

La revista  
de mayor difusión  
del transporte  
de pasajeros.  
Autocares, autobuses,  
carrocerías  
y componentes.

Año 24. #254.  
Marzo 2019

[www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com)

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

## ANALIZAMOS EL NUEVO ROTT



## ESPECIAL MICROS Y MIDIS 2018

Car-bus.net entra en el mercado de los midis con el Tourer

- Entrevista: Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA •
- Reportajes: Congreso de APETAM-FEDINTRA y MOTORTEC 2019 •
- Prueba: MAN Lion's City Efficient Hybrid •



**SPICA**  
*La fiabilidad, diseño y calidad de siempre a la vanguardia tecnológica*



Microbuses de Lujo, S.L. / [car-bus@car-bus.net](mailto:car-bus@car-bus.net) / +34 93 873 56 98

[car-bus.net](https://www.facebook.com/car-bus.net) [carbusnet](https://twitter.com/carbusnet) [microbus\\_carbus](https://www.instagram.com/microbus_carbus)

Van Partner by Mercedes Benz



## HACIENDO CAMINO



Luis Gómez-Llorente  
Director de Viajeros

**E**n un momento de tantos cambios, con mucho esfuerzo por delante, se hace más actual que nunca el verso del poeta Antonio Machado, "caminante no hay camino se hace camino al andar".

Al sector le queda mucho trecho y para ello es necesario entender el mundo en el que ahora vivimos y cómo evoluciona, porque cada vez lo hace más rápido. La legislación también va marcando el sendero.

Al cierre de nuestra revista de febrero conocíamos la noticia de que el Gobierno acababa de aprobar el nuevo ROTT. En éste, le dedicamos un extenso apartado para analizar de qué modo afectará éste al sector del transporte de viajeros por carretera.

En este número hemos entrevistado al Presidente de ANETRA, Luis Ángel Pedrero, justo antes del inicio del que será el primer Congreso Nacional de su asociación.

También hablamos con Juan Ignacio García de Miguel - CEO de Arriva en España y Luis Rodríguez, Gerente de Transporte Insular La Palma.

Hemos estado presentes en diferentes foros del sector, donde los operadores han estudiado la situación actual y cómo está evolucionando para poder entenderlo y adaptarse. Uno de esos encuentros fue el foro más importante del transporte en autobús y autocar

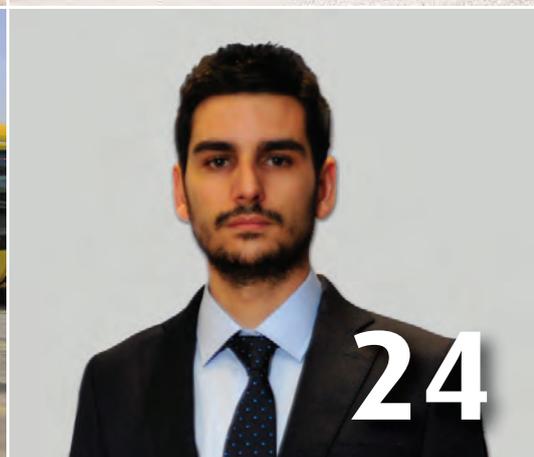
de Andalucía, el Congreso de APETAM-FEDINTRA. Hemos hecho un resumen de las principales ideas que se lanzaron en él.

Por otro lado también se celebraba en paralelo una exposición de vehículos y productos para el sector de la que podrá ver un reportaje fotográfico.

En este número encontrará muchas novedades de producto y servicio. Por un lado contamos con el especial microbuses y midibuses, en el que además de los datos de matriculaciones de 2018 se encuentra un estudio de los principales vehículos por debajo de 12 metros que se comercializan en nuestro mercado. Precisamente hemos realizado dos amplios reportajes de algunos de los más novedosos microbuses y midibuses recientemente lanzados por Car-Bus.net y AutoCuby. También hemos probado vehículos estándar y de nueva aparición, como es el caso del MAN Lion's City Efficient Hybrid.

Por otro lado, hemos asistido a Motortec 2019, donde vimos las principales novedades para el sector de la postventa.

Sin la innovación de fabricantes, carroceros e industria auxiliar es complicado poder darle forma a ese nuevo camino lleno nuevos modos de hacer las cosas. Cada paso que damos es importante, pero parece que en estos momentos lo es mucho.



**03 EDITORIAL**  
Haciendo Camino

**26 JORNADA**  
Congreso de APETAM-FEDINTRÁ

**38 PRODUCTO**  
Car-Bus.net presenta su midi TOURER

**06 EN PORTADA**  
Aprobado el nuevo ROTT

**30 PRODUCTO**  
AutoCuby presenta un microbús eléctrico

**48 REPORTAJE**  
Guaguas Municipales incorpora 8 articulados MAN y Castrosua

**22 ENTREVISTA**  
Luis Ángel Pedrero, Presidente de ANETRA

**32 ESPECIAL**  
El mercado de microbuses y midibuses

**24 ENTREVISTA**  
Luis Rodríguez, Gerente de Transporte Insular La Palma

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



**40 PRUEBA**  
MAN Lion's City Efficient Hybrid

**44 FERIA**  
MOTORTEC 2019

**50 REPORTAJE**  
DBUS incorpora 14 nuevos autobuses híbridos de MAN

**Revista fundada por:**  
Jesús Gómez Llorente

**Depósito Legal:**  
M-23.188-1995

**ISSN:**  
ISSN:1136-579X

**Edita:**  
Grupo Editorial Editec

**Director:**  
Luis Gómez-Llorente

**Redactor Jefe:**  
Isabel Blancas Maldonado

**Redacción:**  
Luis Francisco Blanco Barba

**Marketing Manager:**  
Paloma Buitrón Susaeta

**Pruebas Técnicas:**  
Antonio Juliá (Autocares), Manuel Rujas (Camiones), Juan Morón (Veh. Ligeros)

**Colaboradores:**  
José Carlos Cámara (Periodista), José M. Cáncer Lalanne (Doctor Ingeniero), Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho), Antonio Mozas Martínez (Ingeniero), Óscar Sbert Lozano (Ingeniero), Roberto Llorens (Técnico en Transportes y Experto en Turismo)

**Secciones Oficiales:**

**aetram** 

**Dirección, Redacción y Publicidad:**  
C/. Padilla, 72  
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

**Precio de suscripción por un año edición Papel y boletín Digital:**  
Nacional: 65,49 €. Extranjero: 120 €.  
Número suelto: 7,44 €

**Impresión:**  
Gráficas Aries

**Preimpresión:**  
infoycomunicación, S. L.

*Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que VIAJEROS, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros*

## PREMIOS





# EL GOBIERNO APRUEBA EL NUEVO ROTT

ANALIZAMOS LOS PUNTOS QUE AFECTAN AL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

**CON SU APROBACIÓN SE MODIFICAN CUESTIONES QUE AFECTAN TANTO AL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMO DE VIAJEROS. VEAMOS LAS PRINCIPALES CUESTIONES**

**E**l Consejo de Ministros del viernes 15 de febrero aprobó la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, siendo publicado en el Boletín Oficial del Estado el 20 de febrero y entrando en vigor al día siguiente de su publicación.

El nuevo ROTT, además de tratar de modernizar el sector del transporte por carretera, da cumplimiento a diferentes normas comunitarias en materia de acceso a la profesión y al mercado, pérdida del requisito de la honorabilidad y el régimen de otorgamiento de autorizaciones en los diferentes subsectores de transporte tanto de mercancías como de viajeros, adaptándose asimismo a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictada en Febrero del pasado año que obligaba a eliminar

en la regulación española el requisito actualmente existente de poseer una flota mínima inicial para acceder tanto al transporte de mercancías en vehículo pesado como en transporte de viajeros en autobús. El objetivo del Gobierno con este texto legal es “reforzar el papel estratégico y fundamental que el transporte de mercancías y viajeros por carretera suponen para el desarrollo económico de nuestro país y la conectividad de los ciudadanos”, según indicaba su comunicado el pasado 15 de febrero.

## **IMPULSAR LA MODERNIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR**

El Gobierno entiende que la modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) es una apuesta decidida por la digitalización del sector, el impulso de la administración electrónica y la simplificación de los trámites administrativos.

## **LA TARJETA DE TRANSPORTE**

Con el nuevo texto legal, desaparece la tarjeta de transporte física con la que se acreditaban documentalmente las autorizaciones de transporte.

## **EL REGISTRO DE EMPRESAS Y ACTIVIDADES**

En el nuevo ROTT se refuerza el papel del Registro de Empresas y Actividades de Transporte, con el objeto de evitar duplicidades de trámites administrativos y

reducir la documentación que las empresas de transporte tienen que aportar.

#### VISADOS DE OFICIO

Otra de las mejoras que trae el Reglamento es que el procedimiento de tramitación de visado o renovación de las autorizaciones será realizado de oficio por la propia Administración.

#### DIGITALIZACIÓN DE LAS RELACIONES EXTERNAS

Otras mejoras relevantes son la implantación de sistemas electrónicos para la obtención de los certificados de competencia profesional y la digitalización de las reclamaciones de los usuarios de los servicios de transporte por autobús. Ambas tienen por objeto agilizar su tramitación y dar una respuesta más rápida a las demandas de los ciudadanos.

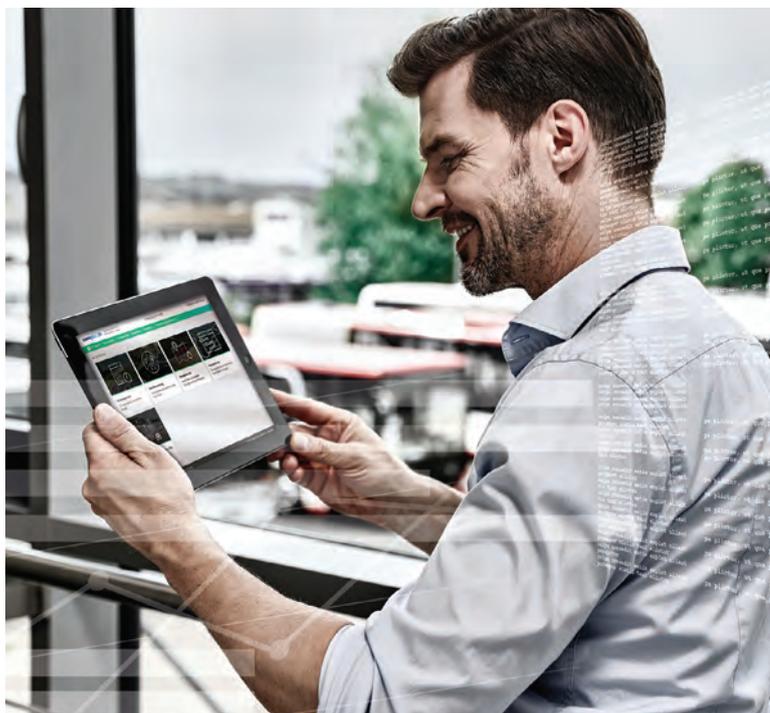
#### SUPERVISIÓN DEL SECTOR

El texto también revisa el régimen de supervisión del sector, permitiendo, a juicio del Gobierno, un control más efectivo del mismo.

Entre las mejoras más relevantes está la desaparición de algunos documentos como la hoja de ruta física.

#### REGULACIÓN DEL CNTC

En el nuevo ROTT también se habla sobre la regulación del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Se modifica la estructura organizativa del órgano ase-



LA APROBACIÓN DEL NUEVO ROTT SE HA PRODUCIDO  
CON CASI 5 AÑOS DE RETRASO

**dim**  
DISEÑOS Y MONTAJES MECÁNICOS, S.L.

**FOGMAKER**

¡El primer sistema de supresión de incendios  
que obtiene la aprobación R107!



Distribución, instalación y servicio post-venta de sistemas de supresión de incendios con agua nebulizada a alta presión.

[www.montajesmecanicos.com](http://www.montajesmecanicos.com) | [dimm@montajesmecanicos.com](mailto:dimm@montajesmecanicos.com) | 976 478 883

Polígono Malpica, Calle F/Oeste, Nave 23 · Grupo Gregorio Quejido, 50016, Zaragoza

## SE SUPRIME EL REQUISITO DE LA FLOTA MÍNIMA PARA ACCEDER AL MERCADO

sor. Para el Gobierno, “se trata de una figura esencial para el diálogo con el sector que permite a la Administración conocer las inquietudes y necesidades existentes en este de una forma directa, continua y efectiva.”

### ACCESO A LA PROFESIÓN DE TRANSPORTISTA

Respecto al acceso a la profesión de transportista, el texto indica cuales son los requisitos académicos para conseguir la competencia profesional y da cumplimiento a lo determinado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia del pasado año, la cual obligaba a retirar el requisito de la flota mínima, reforzando, por otra parte, otros requisitos con objeto de garantizar la profesionalidad del sector que afectan a cuestiones como la honorabilidad, la competencia profesional, la capacidad financiera o el mantenimiento de los requisitos de antigüedad de los vehículos.

### TITULACIÓN ACADÉMICA DEL TRANSPORTISTA

En relación a la obtención de un título de transportista u operador, que acredite su competencia profesional, será necesario estar al menos en posesión de un nivel académico de bachiller (o equivalente) o el título de FP de grado medio.

### YA NO HABRÁ FLOTA MÍNIMA

El texto recoge la decisión europea de eliminar la flota mínima como requisito para poder tener autorización de transporte. En el caso del segmento de viajeros, se marcaba un mínimo de 5

autobuses para poder acceder al mercado (3 en el segmento de mercancías). Ahora es posible hacerlo con un solo vehículo.

### SANCIONES

El nuevo ROTT recoge además las infracciones que se contemplan en la normativa europea así como los criterios sancionadores. Al perder la honorabilidad del transportista se suspenderá la validez de sus autorizaciones por un plazo de un año en caso de infracción muy grave o la acumulación de tres infracciones graves.

### “UNA OPORTUNIDAD PERDIDA”

Desde CONFEBUS se afirma que “el nuevo ROTT no consigue establecer un marco normativo que permita al sector adaptarse a una realidad muy cambiante, especialmente en lo que se refiere a evolución tecnológica y la aparición de nuevos competidores que hasta ahora no lo habían sido para el transporte en autobús”. A su juicio, “las modificaciones introducidas no flexibilizan la gestión de contratos de gestión de transporte público regular y tampoco refuerzan las características del servicio público frente a nuevas formas de movilidad.

Asimismo, supone una oportunidad perdida para abordar problemas derivados de la mal denominada economía colaborativa en el transporte, que suponen una grave amenaza a la estabilidad y a la profesionalidad del sector.”

En este sentido, CONFEBUS hace un llamamiento al Ministerio de Fomento para trabajar conjuntamente en futuras regulaciones que permitan paliar estos problemas, potenciar el uso del autobús como parte estratégica de la movilidad y dotar así a los operadores y usuarios de un marco jurídico orientado a conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.





Para determinados viajes,  
el tamaño del vehículo debe ser más reducido,  
pero no así el confort.



COMPACTO  
Y MUY  
FUNCIONAL

NUEVO **NAVIGO T** por

# Otokar

Compacto y muy funcional, el **Navigo T** es un vehículo con una polivalencia excepcional, que se adapta tanto a excursiones como a viajes organizados, o al transporte local. Su nuevo aspecto sobrio y moderno, y su magnífico nivel de confort ofrecen a pasajeros y conductores las condiciones óptimas para disfrutar

plenamente del trayecto, en condiciones de total seguridad. Además, la fiabilidad y el bajo coste de explotación del **Navigo T** siguen siendo puntos fuertes emblemáticos de los vehículos Otokar. Si desea comprobarlo por sí mismo, ¡póngase en contacto con nosotros para hacer una prueba!

 7,80 m - 8,4 m

**SOMAUTO**

Distribuidor en España y Andorra

Avda. De Córdoba, 13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela - 28343 Valdemoro (Madrid) - Tél : +34918954301

[www.otokar-somauto.com](http://www.otokar-somauto.com)



## POR FIN, EL “NUEVO ROTT”

EL R. D. 70/2019 INCIDE JURÍDICAMENTE EN MUCHOS ÁMBITOS DEL TRANSPORTE

CON GRAN RETRASO –SUPERANDO EN MÁS DE OTROS TRES AÑOS EL PLAZO DE DOS PREVISTO EN LA LEY 9/2013 DE 4 JULIO (DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA, APARTADO 2), HA SIDO APROBADA LA NUEVA VERSIÓN DEL REGLAMENTO DE LA LOTT, POR REAL DECRETO 70/2019, DE 15 FEBRERO, CUYO TEXTO PUBLICA EL BOE DE 20 SIGUIENTE

**E**n realidad dicho Real Decreto no solo modifica el ROTT, aunque ello suponga la mayor parte de su texto –su amplísimo art. 2-, sino además (a lo largo de un total de 111 páginas de BOE) también otras normas en materias tan diversas –según anuncia su título- como la formación de los conductores, los do-

cumentos de control, el transporte sanitario, el Comité Nacional y otras muchas; casi todas las que en el ámbito del transporte por carretera cuentan con regulación. Sobre ello, nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino en las páginas que siguen ofrece un panorama, muy resumido por razón de espacio, destacando los cambios en el régimen aplicable al transporte de viajeros.

### 1. FINALIDAD DEL ACTUAL CAMBIO EN EL ROTT

El objetivo de esta enésima modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres –en adelante, “ROTT”- es, sobre todo, ajustarlo a los cambios introducidos en la LOTT por esa citada Ley 9/2013, de 4 Julio. Así, queda sin contenido cuanto en el anterior ROTT se refería a seguros de transporte de viajeros (anterior art. 5), que ya cuentan con su regulación propia (R. D. 1575/1989 de 22 Diciembre). Además, se ha aprovechado –y eso ha sido uno de los motivos esgrimidos por tanto retraso- para cumplir Jurisprudencia el Tribunal UE sobre flota máxima –ahora, 1 solo vehí-

culo- para acceder a la autorización de transportista. Asimismo, se ajusta a los criterios sancionadores del Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 Marzo 2016, que completa el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento y del Consejo en lo relativo a la clasificación de infracciones graves de las normas de la UE que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista. Finalmente, incorpora a nuestro ordenamiento jurídico lo dispuesto en el artículo 10 quinquies de la Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 Julio 1996, que establece pesos y dimensiones máximos para determinados vehículos, en su redacción por la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento y del Consejo, de 29 Abril 2015, permitiendo instalar en las carreteras sistemas automáticos para identificar vehículos que hayan superado su MMA (Disp. adic. Segunda).

Como es lógico, el nombre del Ministerio competente –antes, “de Transportes, Turismo y Comunicaciones”– queda actualizado al de Fomento, aunque subsiste algún olvido (art. 176).

De las dos posibilidades de publicar el cambio –solo los preceptos que se modifican, o todo el texto íntegro, desde el art. 1- , se ha optado por la primera. De comparar íntegras las versiones anterior y nueva, para deducir qué conceptos han cambiado, nos ocupamos nosotros.

Desde luego, los cambios en el ROTT afectan al transporte por carretera tanto de viajeros como de mercancías. Para el presente comentario, vamos pues, a tratar primero de la parte común, y después de las variaciones específicamente referidas el transporte de viajeros.

## 2. PRINCIPALES CAMBIOS, TANTO EN VIAJEROS COMO EN MERCANCÍAS

En materia de **Juntas Arbitrales**: se aclaran sus funciones (nuevo art. 6.1); a efecto de competencia se sustituye la confusa expresión “lugar de celebración del contrato” por la más clara y favorable al transportista “domicilio de la empresa prestadora del servicio”, aunque cuando el reclamante sea un consumidor se introduce la posibilidad de que lo sea la del domicilio de éste (nuevo art. 7.2); en reclamaciones inferiores a 100 euros cabe sustituir la vista oral por un trámite de alegaciones (nuevo art. 9.3, párrafo segundo); y se añade la opción de que, ante la inasistencia a la vista oral del reclamado, el reclamante insista en querer obtener una solución definitiva del litigio (nuevo art. 9.5, párrafo primero). En materia de **tarifas y precios** del transporte, se simplifica mucho la anterior regulación, haciendo referencia sólo a observatorios de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, cuyo objeto será exclusivamente informativo (nuevo art. 29). A partir de aquí se **altera mucho la numeración de los artículos**, perdiéndose la correspondencia exacta entre la materia sobre que versaban los precedentes y lo hacen los actuales de igual número, y su res-

## PARA OBTENER AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTISTA BASTA DISPONER DE UN VEHÍCULO DE ANTIGÜEDAD NO SUPERIOR A DOS AÑOS

pectiva extensión (en algunos casos, ésta varía de manera muy llamativa).

Tal vez los mayores cambios se operan en materia de **acceso a la actividad** transportista. Para la cual sigue siendo necesario un título habilitante, aunque se detalla en mayor medida la lista de casos exentos de poseer dicho título, incluyendo el transporte de equipajes en remolques arrastrados por vehículos para el de viajeros (nuevo art. 33). Se modifica el régimen reglamentario relativo a la expedición y mantenimiento de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones de transportes por carretera, refiriéndolo al art. 43 de la LOTT y a los registros oficiales: de la Agencia Tributaria, de la Jefatura Central de Tráfico, de Empresas y Actividades de Transporte, etc. (arts. 34-37).

También se establece la **tramitación** estrictamente **electrónica de los correspondientes procedimientos administrativos**, para cualquier solicitud, notificación, requerimiento, comunicación, alegación, o remisión de documentos, incluso en procedimientos sancionadores (arts. 51 a 53, 67, etc.), en los términos previstos por la LOTT y por lo que respecto a las comunicaciones electrónicas con la Administración prevé la Ley 39/2015 de 1 Octubre; de hecho, introduce –entre los arts. 50 y 51- un nuevo capítulo (IV) referido a ello.





Mercedes Gómez, Directora General de Transporte Terrestre.

Respecto a **autorizaciones**, se desarrollan los nuevos criterios legalmente establecidos en relación con el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, capacidad financiera, honorabilidad y competencia profesional, introducidos en la LOTT como consecuencia de lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento y del Consejo, de 21 Octubre 2009, que fija las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista (art. 110, que remite al art. 44,a-c de la LOTT). Las referidas modificaciones, entre las que se contempla la **desaparición física de la "tarjeta de transporte"** como documento acreditativo de la correspondiente autorización, dan una nueva significación a la inscripción registral de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las distintas actividades y profesiones reguladas en la normativa de transportes. Sobre autorizaciones suspendidas a la entrada en vigor de este Real Decreto y pérdida de su validez, ver su Disposición trans. octava.

En cuanto a capacitación, **crea la figura del "gestor de transporte"** con este nombre (previsto en el art. 4 del citado Reglamento 1071/2009-, cercana al anterior "capacitado" -quien debe estar en posesión del título de **competencia profesional** (art. 114)-, pero con específicas exigencias de vinculación efectiva y dedicación permanente -jornada completa- a la empresa transportista (arts. 110 y 113), para combatir el

alquiler de títulos de capacitación por quien ni aparecía por la empresa. Ahora, el ROTT le impone, como mínimas, numerosas y muy concretas funciones -casi todas, de supervisión-, que enumera (art. 111), estableciendo otras previsiones complementarias (arts. 112-116). Y lo mismo, respecto al requisito de **honorabilidad**: deben reunirlo tanto el gestor como el titular de la autorización (art. 115). Es a este gestor a quien va referida, en su caso, la pérdida de honorabilidad y consiguiente imposibilidad de seguir actuado como tal (art. 116,2, párrafo segundo), con ciertas cautelas (art. 119). Respecto a ello, este Real Decreto 70/2019 añade al ROTT un Anexo I en que enumera, en extensa lista, las "Infracciones administrativas cuya comisión afecta al cumplimiento del requisito de honorabilidad". Además, el propio Real Decreto añade al ROTT un Anexo II dedicado al "Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera" -para presentarse al examen se exige poseer título de Bachiller o FP de grado medio (apdo. 4.1)-, que según la Disposición transitoria quinta será de aplicación a partir del día 1 Julio 2020. También con proyección temporal, las funciones del gestor de transporte están previstas en la Disposición transitoria tercera de este Real Decreto 70/2019; y la vinculación del gestor de transporte a la empresa, en la transitoria cuarta.

En cuanto al requisito de **capacidad financiera**, que antes se perdía ipso facto por la simple declaración de concurso -con lo que, al prohibir a la empresa proseguir la actividad, también se impedía pagar a sus acreedores-, ahora se matiza: aun existiendo tal declaración, podrá entenderse que cumple el requisito si "existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo máximo de seis meses" (art. 121.1, párrafo tercero).

Ello a su vez aconsejaba una redefinición de las funciones y reglas de funcionamiento del **Registro de Empresas** y Actividades de Transporte. Que ahora tendrá una Oficina Central y unas Oficinas Territoriales (arts. 48-50).

Revisa la estructura del **Comité Nacional** del Transporte por Carretera para ajustar sus secciones a la evolución de las condiciones de ejercicio de la actividad por las empresas transportistas, en cuanto a su representación. El art. 3 de este Real Decreto 70/2019 modifica la Orden FOM/1353/2005, de 9 Mayo, que regula con detalle dicho Comité Nacional. El espacio antes referido al transporte internacional, tanto de viajeros como de mercancías, se ve ahora muy simplificado (en un solo precepto: el art. 144, con derogación de los siguientes), suponemos que por considerar ello ya regulado en la LOTT y en la reglamentación europea.

En cuanto a arrendamiento de vehículos sin conductor, se provee un régimen especial para la sustitución temporal de los averiados (art. 179.1).

**CON TANTA MINUCIA REGLAMENTARIA PARA LOS CONCURSOS, YA PARECE IMPROBABLE QUE UN TRIBUNAL DE JUSTICIA ANULE ALGÚN PLIEGO**

Por último, en materia de **infracciones y régimen sancionador**, se ajusta a la versión vigente de la LOTT: tanto en cuantía de las sanciones como en tipificación (descripción de cada conducta) de las infracciones: su nuevo art. 197 (muy graves), al art. 140 de la LOTT; su nuevo art. 198 (graves), al art. 141; y su nuevo art. 199 (leves), al art. 142. Más importante: este Real Decreto da entrada a las infracciones tipificadas por el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 Marzo 2016 –que, dada su fecha, no pudo contemplar la LOTT versión 2013-, en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, así como a los criterios sancionadores señalados en dicho reglamento europeo (inmovilización del vehículo: nuevo art. 202). Esto constituye el objeto específico del Anexo I a este “nuevo ROTT”. Se suprime todo lo relativo a precintado de vehículos y clausura de locales (arts. 217-221).

### 3. OTROS CAMBIOS, EN TRANSPORTE DE VIAJEROS

El R. D. que comentamos **adecúa** el régimen de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general a las modificaciones introducidas en la LOTT y a los criterios señalados en el **Reglamento (CE) 1370/2007** del Parlamento y del Consejo, de 23 Octubre 2007, **sobre los servicios públicos** de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Desaparece la flota mínima de cinco autobuses: ahora, **basta** disponer, en los términos previstos en el art. 38, de **un vehículo** que no supere la antigüedad –actualmente exigida- **de dos años**, desde su primera matriculación (art. 44.1).

Mantiene la clasificación general de servicios: regulares –de uso general y de uso especial- y discrecionales. Inserta numerosas referencias de remisión a la LOTT. Sigue dedicando gran parte de su articulado al **establecimiento y modificación de los servicios de uso general**, aunque introduce ciertas variaciones. Así, el nuevo art. 63 equivale al anterior art. 62 –contenido del anteproyecto de creación, pero suprime anteriores exigencias documentales y añade otras como la propuesta modalidad administrativa de gestión del servicio. El estudio económico –antes, levemente mencionado en el art. 62.1,6º) ahora ocupa con todo el nuevo y detallado art. 64. En el nuevo art. 65, sobre posible coincidencia de servicios en cercanías de grandes ciudades, suprime el necesario informe de Consejo y Comité nacionales y el caso de tráficos de competencia municipal coincidentes con interurbanos dentro de un mismo término municipal. En el nuevo art. 66 desaparece la descripción del procedimiento para la prestación del servicio mediante gestión pública directa y sin concurso. El nuevo art. 67 se refiere al periodo de información pública a que se someterá todo anteproyecto de

creación de un servicio regular de uso general de autobuses, con elevación final al Consejo de Ministros (sic) para su aprobación, ya como proyecto. El nuevo y extenso art. 68 se refiere al contenido del **pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas**, en cuyo **gran detalle** por razones de espacio no podemos aquí entrar; como todavía menos, en los arts. 69 a 75, que, complementándolo, aún pormenorizan algunas de sus previsiones. Igual que los 76 a 79, sobre mejoras (tarifas, número de expediciones, antigüedad de los vehículos, WIFI a bordo, control de equipajes, venta de billetes en Internet, etc.). Con tanta minucia reglamentaria, ya parece improbable que un Tribunal de Justicia anule algún pliego, al revés de lo que varias veces ha ocurrido en el pasado. Los siguientes arts. 80-86 y 88 también se refieren a adjudicación por concurso de estos servicios. En el art. 89 se añade con amplitud la obligatoria disposición por el transportista de medios (aplicaciones y formularios) para que los **usuarios** puedan **efectuar sus reclamaciones por vía electrónica** –ver Disposición transitoria séptima–.

Se pone un límite máximo –variación del 20 % de la población atendida- a la posibilidad de modificar las concesiones por la Administración (art. 91.2) para no desvirtuar las bases del concurso. Con criterio práctico se introduce la “parada a la demanda” –como ya sucede en los autobuses urbanos- (art. 92.1).

---

## MUCHOS CAMBIOS EN LAS CONCESIONES NO TIENEN TRATAMIENTO DE “MODIFICACIÓN”, QUE CONLLEVA INFORMACIÓN PÚBLICA, LÍMITES TEMPORALES, ETC.

---



Rafael Barbadillo, Presidente de CONFEBUS



## EL TRANSPORTISTA DEBE PROVEER APLICACIONES Y FORMULARIOS PARA QUE LOS VIAJEROS EFECTÚEN SUS RECLAMACIONES POR VÍA ELECTRÓNICA

También se permite al transportista variar el número de expediciones, el calendario y sus horarios, así como la ubicación de paradas, dentro de ciertos límites (arts. 93 a 95). Todo lo cual no tiene consideración y tratamiento de “modificación contractual” (art. 104.4), que conlleva información pública, unos límites temporales, etc. Se aclara que el transportista concesional puede bajar sus precios, excepto si recibe ayudas de la Administración (art. 100.1), así como establecer expediciones de mayor calidad –tipo “supra”–, en número hasta un 50 % más diario (art. 101). Para la autorización de transporte regular de uso especial, se establece el silencio administrativo positivo –provisional en 15 días y definitiva en tres meses– (art. 106.1). Desaparece la anterior regulación de las agencias de viaje (arts. 165 y 166).

También establece nuevos criterios en relación con la **documentación de control** que las empresas deben cumplir, reduciendo el número de documentos exigidos y facilitando la confección y conservación de estos. Además, el art. 8 de este Real Decreto modifica la Orden FOM/1230/2013, de 31 Mayo, que establece normas de control en relación con los transportes de viajeros (hoja de ruta y recomendaciones sobre seguridad y accesibilidad). Su nuevo art. 2.2 permite emitir la **hoja de ruta en forma de registro electrónico** de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles, remitiendo al ROTT art. 222.1. En fin, su Disp. adicional cuarta se refiere, en relación con los transportes públicos de viajeros, a los posibles libros y hojas de reclamaciones distintos a los regulados en el art. 3 de dicha Orden.

### 4. OTROS CAMBIOS OPERADOS POR ESTE REAL DECRETO

Como dijimos, el Real Decreto 70/2019 no se limita –lo que ya es mucho– a modificar el ROTT, sino que además cambia el texto de varias otras disposiciones, de rango igual o inferior.

En concreto, su art. 3 modifica la Orden FOM/3399/2002, de 20 Diciembre, que establece un **certificado de conductor** para los de terceros países. Su art. 5 hace lo mismo con el Real Decreto 1032/2007, de 20 Julio, que regula la **calificación inicial y la formación continua** de los conductores de determinados vehículos de carretera. Su Disposición adicional primera exige de Certificado de aptitud profesional (CAP) a quienes ya posean el título de Técnico en Conducción, establecido por el Real Decreto 555/2012, de 23 Marzo.

No varía la regulación en el ROTT del **transporte sanitario** por carretera (arts. 133-138), pero sí el art. 6 de este Real Decreto que estamos reseñando modifica el 836/2012, de 25 Mayo, sobre la materia. Y su art. 9 modifica la Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, que desarrolla el ROTT sobre el particular. Por ser un ámbito tan específico, no podemos aquí detenernos al respecto.

Su Disposición adic. tercera insiste en el **derecho de exclusividad** de los concesionarios –arts. 72 LOTT y 65 ROTT–, conforme al cual en todo nuevo procedimiento para adjudicar servicios de transporte regular de uso general se suprimirán cualesquiera posibles tráficos coincidentes.

Su Disposición transitoria primera trata sobre los **vehículos adscritos** a las autorizaciones de transporte público o privado de viajeros en autobús.

De la **revisión periódica de tarifas** de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general ya existentes trata la Disposición transitoria sexta de este Real Decreto 70/2019.

### 5. EXTENSA DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

El Real Decreto 70/2019, en fin, expresamente deroga una docena de disposiciones –órdenes ministeriales, o partes de ellas, y alguna resolución. Que obvias razones de espacio nos impiden siquiera mencionar, remitiendo al lector interesado a su consulta directa.



**TEXTO Y FOTOS DE:  
FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO  
DOCTOR EN DERECHO. ABOGADO  
ESPECIALISTA EN TRANSPORTE.  
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
DE ASUNTOS JURÍDICOS DE IRU.  
abogados@sanchez-gamborino.com**



PREMIUM SHOP 



Programa de fidelización de marca

## Con solo registrarse: Beneficios para siempre

 1. Registro

 3. Selección

 2. Acumulación

 4. Beneficios

**Haga realidad sus sueños:** Regístrese, acumule coronas y canjéelas por valiosos premios en la Premium Shop de DT Spare Parts.





# TRANSMISIÓN DE CONCESIONES TRAS EL NUEVO ROTT

COLABORACIÓN DEDICADA A LA GUARDIA CIVIL, Y ESPECIALMENTE A LOS CORONELES  
D. DIEGO PÉREZ DE LOS COBOS Y D. MANUEL SÁNCHEZ CORBÍ

## LA CESIÓN (TRANSMISIÓN) DE CONCESIONES A LA LUZ DE LA REFORMA DEL ART.94 ROTT OPERADA POR EL REAL DECRETO 70/2019, DE 20 DE FEBRERO. (SERVICIOS PÚBLICOS REGULARES PERMANENTES DE USO GENERAL)

**U**na de las materias más importantes referidas a los contratos de concesión de servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera, es la que hace referencia a la cesión o transmisión de estas concesiones, ya que nos encontramos ante un sector en el que son mucho más abundantes los casos de transmisión que en cualesquiera otros.

Estas cesiones se deben a múltiples razones, pues en tanto que en unos casos obedecen a que el ser-

vicio público no es rentable para la empresa concesionaria ("*principio de riesgo y ventura*"), sí puede serlo para otra que esté radicada en la zona y pueda optimizar recursos, en tanto que en otros nos encontramos ante operaciones, aunque legítimas, meramente especulativas.

Por lo general, se acude a la cesión de la concesión cuando la empresa concesionaria lo es también de otras concesiones o bien explota otra numerosa clase de servicios (escolares, turísticos, etc.), que impiden la enajenación de la empresa o sociedad en su conjunto como modo de transmitir un concreto contrato de concesión. Es evidente que si la empresa concesionaria solamente explota la concesión de la que desea desprenderse, puede también resolverse la cuestión mediante esta venta societaria. También hay casos en los que tratándose de una sociedad que explota distintas concesiones, ante la dificultad de vender la sociedad, lo que gestiona es la venta de todas sus concesiones a distintas empresas, lo que en muchos casos es más rentable.

La transmisión de los contratos públicos, y entre éstos los de concesión de servicios, siempre ha venido siendo un derecho de la empresa contratista, plasmado en la normativa reguladora de la contratación pública, si bien en algunas normativas sectoriales, por razón de la clase de servicio prestado, las limitaciones pueden ser mayores.

Por lo que a la materia de la presente colaboración se refiere, la transmisión de las concesiones de servicios públicos regulares permanentes de uso general ha estado regulada ininterrumpidamente en el art. 94 del ROTT, a cuyo tenor:

*“1. Las concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera podrán ser transmitidas a las personas físicas o jurídicas que reúnan las condiciones necesarias para su otorgamiento, de acuerdo con lo previsto en este artículo.*

*2. La transmisión de las concesiones requerirá la previa autorización de la Dirección General de Transportes Terrestres y la posterior formalización de la cesión en escritura pública.*

*Las solicitudes se formularán por ambas partes, y en ellas se hará constar la aceptación, por parte del futuro concesionario, del conjunto de derechos y deberes derivados de la concesión, y de las obligaciones contraídas por el cedente como concesionario del servicio.*

*3. La autorización referida se otorgará previa justificación de la Empresa concesionaria de su capacidad para la prestación del servicio y de la disponibilidad de los medios exigibles.*

*Dicha autorización no podrá ser concedida si no ha transcurrido al menos la tercera parte del plazo de la concesión que se trasmite, y estará condicionada al previo pago o cumplimiento de las sanciones derivadas de infracciones a la normativa ordenadora del transporte que en su caso tenga pendientes la Empresa transmitente.*

*Si se trata de la segunda o sucesivas transmisiones la correspondiente autorización no podrá otorgarse si no ha transcurrido, desde que se autorizó la anterior, un plazo equivalente al menos a la cuarta parte de la duración total del plazo de la concesión.*

*Cuando se trate de la transmisión de concesiones provenientes de la unificación de otras anteriores, dicho plazo se contará desde la adjudicación definitiva de la más reciente de éstas, si se trata de concesiones provenientes de la convalidación de otras anteriores conforme a lo previsto en la disposición transitoria segunda de la LOTT, el plazo se computará desde la fecha de adjudicación definitiva de la concesión originaria, tomándose a estos*

## NOS ENCONTRAMOS ANTE UN SECTOR EN EL QUE SON MUCHO MÁS ABUNDANTES LOS CASOS DE TRANSMISIÓN QUE EN CUALESQUIERA OTROS

*efectos como plazo de la concesión el que hubiera transcurrido hasta la entrada en vigor de la LOTT más el adicional que resulte por aplicación de la referida disposición transitoria segunda de la misma.*

*No será, sin embargo, necesario aguardar el referido plazo cuando se trate de un simple cambio en la forma jurídica de la Empresa titular de la concesión.*

*4. La transmisión de las concesiones comportará la de los medios materiales adscritos a la misma, para lo cual se realizará la transmisión de las autorizaciones de transporte discrecional a las que se hallarán adscritos los correspondientes vehículos, o la afección de otros provistos asimismo de las correspondientes autorizaciones de transporte discrecional que, a satisfacción de la Administración, las sustituyan, y la subrogación del cesionario en los derechos y obligaciones que frente a la Administración tuviera el cedente, debiendo constituir a su nombre las fianzas y garantías económicas que correspondan.*

*5. El plazo de la concesión objeto de transmisión será el que reste por transcurrir del fijado inicialmente”.*

### LA REFORMA DEL ROTT NO CONTEMPLA LA TRANSMISIÓN DE CONCESIONES

La reforma del ROTT operada por el RD 70/2019, de 20 de febrero, dando nueva redacción al enunciado art.94 ROTT, como así informé cuando se re-



dactó el primero de los proyectos de reforma del ROTT, no contempla en su nueva redacción la materia de la transmisión de las concesiones, como tampoco ningún otro precepto del ROTT conforme a esta última reforma normativa. Esta omisión se debe a que siendo una cuestión regulada por la normativa ordenadora de la contratación pública, como igualmente sucede con relación a otra serie de materias relativas al contrato de concesión de servicios, es innecesaria y hasta impertinente regularla en una norma sectorial, teniendo en cuenta que la normativa de contratación pública es básica y de orden jerárquico superior a la LOTT y al ROTT.

Independientemente de que esta reforma pueda o no tener carácter retroactivo para concesiones anteriores a la entrada en vigor del RD 70/2019, ello es irrelevante, ya que es la normativa reguladora de la contratación pública (de carácter básico y de orden jerárquico superior) la que regula la materia.

En consecuencia, y según la fecha de cada concesión, será de aplicación una u otra Ley reguladora de la contratación pública, significándose que para las concesiones cuyos concursos estén dentro de la vigencia del RD Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, el precepto aplicable es el siguiente:

- art. 226 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCS), que determina:

*“1. Los derechos y obligaciones dimanantes del contrato podrán ser cedidos por el adjudicatario a un tercero siempre que las cualidades técnicas o personales del cedente no hayan sido razón determinante de la adjudicación del contrato, y de la cesión no resulte una restricción efectiva de la competencia en el mercado. No podrá autorizarse la cesión a un tercero cuando esta suponga una alteración sustancial de las características del contratista si éstas constituyen un elemento esencial del contrato.*

*2. Para que los adjudicatarios puedan ceder sus derechos y obligaciones a terceros deberán cumplirse los siguientes requisitos:*

*a) Que el órgano de contratación autorice, de forma previa y expresa, la cesión.*

*b) Que el cedente tenga ejecutado al menos un 20 por 100 del importe del contrato o, cuando se trate de la gestión de servicio público, que haya efectuado su explotación durante al menos una quinta parte del plazo de duración del contrato. No será de aplicación este requisito si la cesión se produce encontrándose el adjudicatario en concurso aunque se haya abierto la fase de liquidación.*

*c) Que el cesionario tenga capacidad para contratar con la Administración y la solvencia que resulte exigible, debiendo estar debidamente clasificado si tal requisito ha sido exigido al ce-*



*dente, y no estar incurso en una causa de prohibición de contratar.*

*d) Que la cesión se formalice, entre el adjudicatario y el cesionario, en escritura pública.*

*3. El cesionario quedará subrogado en todos los derechos y obligaciones que corresponderían al cedente”.*

Si la cesión se refiere a concesiones cuyos concursos se hayan licitado dentro ya de la vigencia de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público / LCSP (que transpone la Directiva UE 24/2014), regula el art.214, que de forma similar, pero más amplia, establece:

*“1. Al margen de los supuestos de sucesión del contratista del artículo 98 y sin perjuicio de la subrogación que pudiera producirse a favor del acreedor hipotecario conforme al artículo 274.2 o del adjudicatario en el procedimiento de ejecución hipotecaria en virtud del artículo 275, la modificación subjetiva de los contratos solamente será posible por cesión contractual, cuando obedezca a una opción inequívoca de los pliegos, dentro de los límites establecidos en el párrafo siguiente.*

*A tales efectos, los pliegos establecerán necesariamente que los derechos y obligaciones dimanantes del contrato podrán ser cedidos por el contratista a un tercero siempre que las cualidades técnicas o personales del cedente no hayan sido razón determinante de la adjudicación del contrato, y de la cesión no resulte una restricción efectiva de la competencia en el mercado. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2, letra b), no podrá autorizarse la cesión a un tercero cuando esta suponga una alteración sustancial de las características del contratista si estas constituyen un elemento esencial del contrato.*

*Cuando los pliegos prevean que los licitadores que resulten adjudicatarios constituyan una socie-*



dad específicamente para la ejecución del contrato, establecerán la posibilidad de cesión de las participaciones de esa sociedad; así como el supuesto en que, por implicar un cambio de control sobre el contratista, esa cesión de participaciones deba ser equiparada a una cesión contractual a los efectos de su autorización de acuerdo con lo previsto en el presente artículo. Los pliegos podrán prever mecanismos de control de la cesión de participaciones que no impliquen un cambio de control en supuestos que estén suficientemente justificados.

2. Para que los contratistas puedan ceder sus derechos y obligaciones a terceros, los pliegos deberán contemplar, como mínimo, la exigencia de los siguientes requisitos:

a) Que el órgano de contratación autorice, de forma previa y expresa, la cesión. Dicha autorización se otorgará siempre que se den los requisitos previstos en las letras siguientes. El plazo para la notificación de la resolución sobre la solicitud de autorización será de dos meses, transcurrido el cual deberá entenderse otorgada por silencio administrativo.

b) Que el cedente tenga ejecutado al menos un 20 por 100 del importe del contrato o, cuando se trate de un contrato de concesión de obras o concesión de servicios, que haya efectuado su explotación durante al menos una quinta parte del plazo de duración del contrato. No será de aplicación este requisito si la cesión se produce encontrándose el contratista en concurso aunque se haya abierto la fase de liquidación, o ha puesto en conocimiento del juzgado competente para la declaración del concurso que ha iniciado negociaciones para alcanzar un acuerdo de refinanciación, o para obtener adhesiones a una propuesta anticipada de convenio, en los términos previstos en la legislación concursal.

No obstante lo anterior, el acreedor pignoraticio o el acreedor hipotecario podrá solicitar la cesión

en aquellos supuestos en que los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios los pliegos prevean, mediante cláusulas claras e inequívocas, la posibilidad de subrogación de un tercero en todos los derechos y obligaciones del concesionario en caso de concurrencia de algún indicio claro y predeterminado de la inviabilidad, presente o futura, de la concesión, con la finalidad de evitar su resolución anticipada.

c) Que el cesionario tenga capacidad para contratar con la Administración y la solvencia que resulte exigible en función de la fase de ejecución del contrato, debiendo estar debidamente clasificado si tal requisito ha sido exigido al cedente, y no estar incurso en una causa de prohibición de contratar.

d) Que la cesión se formalice, entre el adjudicatario y el cesionario, en escritura pública.

3. El cesionario quedará subrogado en todos los derechos y obligaciones que corresponderían al cedente”.

Como expresa este precepto, ha de diferenciarse la “cesión” del supuesto de “sucesión del contratista” (art. 98 Ley 9/2017 LCSP), que es aquél referido a la “fusión de empresas en los que participe la sociedad contratista” caso en el que el contrato “continuará vigente con la entidad absorbente o con la resultante de la fusión, que quedará subrogada en todos los derechos y obligaciones dimanantes del mismo”, o bien los supuestos de “escisión, aportación o transmisión de empresas o ramas de actividad de las mismas”,

## LA REFORMA DEL ROTT NO CONTEMPLA EN SU NUEVA REDACCIÓN LA MATERIA DE LA TRANSMISIÓN DE LAS CONCESIONES



en los que “continuará el contrato con la entidad a la que se atribuya el contrato, que quedará subrogada en los derechos y obligaciones dimanantes del mismo, siempre que reúna las condiciones de capacidad, ausencia de *prohibición de contratar*, y la *solvencia exigida al acordarse la adjudicación o que las diversas sociedades beneficiarias de las mencionadas operaciones y, en caso de subsistir, la sociedad de la que provengan el patrimonio, empresas o ramas segregadas, se responsabilicen solidariamente con aquellas de la ejecución del contrato*”.

Si bien la materia que se examina puede ser objeto de distintas consideraciones, es importante resaltar que a pesar de la claridad de la norma respecto a los requisitos que han de cumplirse para que se pueda otorgar la autorización de cesión, **no estamos ante una potestad totalmente reglada de la Administración**, como así viene afirmando el Consejo de Estado (desde su Dictamen nº 36898/1970, de 9 de julio) y el Tribunal Supremo (ST, entre otras, de 22 de mayo de 2014). **La cesión del contrato se pondera como un negocio privado entre cedente y cesionario, sometido por garantía del interés público a la preceptiva autorización de la Administración.**

La Administración, como así está ampliamente reconocido por la Jurisprudencia, a pesar de que se cumplan los requisitos del precepto, puede denegar la autorización si hubiesen sido esenciales las cualidades del contratista para la adjudicación del contrato, caso en el que de conformidad con la Directiva UE 24/2014 / art.72.3 (y consiguiente Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público), procede denegar la autorización ya que no se pueden modificar las condiciones esenciales del contrato (doctrina del TJUE; SSTT de 19 de junio de 2008 y 7 de septiembre de 2016, entre otras). Pero si se cumplen los requisitos

## SI LA EMPRESA CONCESIONARIA SOLAMENTE EXPLOTA LA CONCESIÓN DE LA QUE DESEA DESPRENDERSE, PUEDE TAMBIÉN RESOLVERSE LA CUESTIÓN POR VENTA SOCIETARIA

enunciados, y no se dan las circunstancias expresadas en la norma (“*cualidades técnicas o personales del cedente no hayan sido razón determinante de la adjudicación del contrato, y de la cesión no resulte una restricción efectiva de la competencia en el mercado*”), como así se expresa en el artículo expuesto, no se puede denegar la autorización (esto es, en ausencia de las indicadas circunstancias, la potestad de la Administración es reglada).

Respecto de la clase de concesiones de que se trata, y dado el contenido de los pliegos de bases de los concursos, entendemos que siempre que la empresa cesionaria cumpla los requisitos que la normativa ordenadora del transporte público de viajeros por carretera determina para poder ser concesionaria, la autorización no puede denegarse, ya que no se pueda dar el supuesto de que exista una “*alteración sustancial de las características del contratista*.”

Los pliegos de bases reguladores de los concursos de que se trata no establecen ninguna limitación de orden discrecional para la cesión del contrato (como puede ser la relativa a las especiales cualidades de la empresa contratista), sino que contienen en el apartado dedicado a los “derechos de la empresa contratista” una remisión genérica a los



artículos explicitados, ya del TRLCSP, ya de la Ley 9/2017.

También debemos indicar que la cesión del contrato de concesión del servicio público no está afectada por la limitación del art.104.2 ROTT (en su nueva redacción dada por el RD 70/2019), ya que no existe modificación del contrato, sino un cambio (novación subjetiva) en la titularidad del mismo. Recordemos que éste artículo 104.2, siguiendo la misma prescripción contenida desde la primitiva aprobación del ROTT (extinta redacción del art.77.2), prescribe: “No podrá introducirse ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del contrato de gestión, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación de su vigencia, salvo que se trate de incluir tráficos que venían siendo atendidos por un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general y que, como consecuencia de una renovación contractual, hubiesen quedado sin servicio”. Esta limitación siempre ha carecido de lógica, pues impide adecuar la oferta a la cambiante demanda y nadie mejor que la empresa concesionaria, como conocedora de la explotación del servicio, para instar la modificación en pro del interés público. De otro lado, la empresa concesionaria ha de ser tratada como colaboradora de la Administración, que además, como titular de la concesión, siempre puede denegar la modificación que se solicite. En tercer término, que cualquier asociación de usuarios o una Corporación local, no esté comprendida en la limitación, y sí la empresa contratista es del todo incongruente. Pero si tenemos en cuenta que por los efectos de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española (desarrollada por el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero), las concesiones se licitan por un máximo de cinco o seis años, la limitación en cuestión es todavía más desafortunada, ya que de hecho impide que, salvo que sea de oficio por la Administración, se adecue la oferta a la demanda. Como he expuesto en numerosos artículos, esta limitación por un simple Real Decreto (Reglamento), en tanto que no se apoya en ningún artículo de la LOTT que prescriba esta clase de limitaciones, y la consideración de que la normativa reguladora de la contratación pública (normativa básica de orden jerárquicamente superior) tampoco contiene apoyo legal alguno, pudiera no adecuarse a Derecho. En lo concerniente al **procedimiento para la obtención de la autorización**, éste se inicia por la presentación (telemáticamente) de una instancia (según modelo de la DGT, si bien ha de modificarse en el sentido de no enunciar el art.94 ROTT, sino la normativa de aplicación reguladora de la contratación pública), que ha de suscribirse por la parte cedente y por la parte cesionaria, y que origina la expedición de la “**autorización provisional**” de la transmisión, que explicita los documentos que han de aportarse para que se otorgue la **autorización definitiva**, que se publica en el BOE.



## SI UNA SOCIEDAD EXPLOTA DISTINTAS CONCESIONES, ANTE LA DIFICULTAD DE VENDER LA SOCIEDAD, GESTIONAR LA VENTA DE TODAS SUS CONCESIONES A DISTINTAS EMPRESAS ES, EN MUCHOS CASOS, MÁS RENTABLE

Ha de significarse que extinguida la redacción del art.94 ROTT (que distingue entre la “autorización provisional” y la “autorización definitiva”), la normativa reguladora de la contratación pública (art. 214 Ley 9/2017 / LCSP) no establece estas dos clases de autorizaciones, lo que debería ser objeto de una Circular de la DGT modificando el procedimiento ajustándose a las prescripciones de dicho precepto de la LCSP. Una vez obtenida la “autorización provisional”, se formaliza la cesión en escritura pública, y se presenta ésta junto con la documentación que la DGT haya requerido, a efectos de que se otorgue la autorización definitiva. Como se ha visto al explicitar el art.214 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, “el plazo para la notificación de la resolución sobre la solicitud de autorización” es de “dos meses, transcurrido el cual deberá entenderse otorgada por silencio administrativo”. Queda, pues, la duda de cómo ha de computarse este plazo, habida cuenta que la DGT mantiene las dos fases del procedimiento (solicitud en orden a la obtención de la “autorización provisional” y posterior solicitud aportando la escritura pública y demás documentación requerida en orden a la obtención de la “autorización definitiva”).



**FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO** (fcajyet@telefonica.net)  
ASESORÍA JURÍDICA Y EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE.  
ABOGADO. ACADÉMICO  
EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES  
Y TRANSPORTES POR CARRETERA, Y DEL INTA  
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS  
Y DE INSA DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN  
DEL TRANSPORTE TERRESTRE



# “DESREGULAR EL DISCRECIONAL PERMITIRÍA VENDER PLAZA A PLAZA”

LUIS ÁNGEL PEDRERO, PRESIDENTE DE ANETRA

**ANETRA CELEBRA SU PRIMER CONGRESO NACIONAL EN EL QUE SE TRATARÁN TEMAS RELEVANTES PARA EL SECTOR EN UN MOMENTO DE MUCHOS CAMBIOS. HABLAMOS CON SU NUEVO PRESIDENTE, LUIS ÁNGEL PEDRERO**

**C**omo nuevo presidente de ANETRA, por favor, haga un balance de la situación actual del sector del autocar en España.

El sector del autocar en España es un sector maduro que precisa de una importante renovación, no sólo a nivel del transporte regular de uso general, donde el actual sistema concesional adolece de muchas deficiencias y debería ser remodelado por completo, sino también en cuanto a la sobreregulación del transporte discrecional y regular de uso especial, que está demasiado encorsetado e impide que los trans-

portistas puedan ofrecer sus servicios de manera libre al mercado.

¿Cuáles son los retos a los que se enfrenta el sector discrecional a su juicio?

El sector discrecional está compuesto, en su mayoría, de pequeñas y medianas empresas familiares que consideran su actividad como un medio de vida para los dueños y sus familiares. El principal reto, en mi opinión, es el de profesionalizar nuestras empresas para que sean un negocio con el que rentabilizar una inversión, más que una manera de obtener un sueldo a final de mes. Esto provocaría, con mucha probabilidad, una mayor concentración del sector, de tal manera que las empresas aprovecharían sinergias, economías de escala y mayor poder de compra. Otro de los retos del sector discrecional es la búsqueda de nuevas formas de negocio, ya que en la actualidad hay una gran incertidumbre sobre el futuro del transporte regular de uso especial y del discrecional. Por un lado, el transporte de trabajadores está en caída libre en los últimos años con empre-

sas que no tienen los presupuestos necesarios para ofrecer dicho transporte a sus trabajadores. Por otro lado, el transporte escolar, pilar para muchas de las pequeñas y medianas empresas discrecionales, se ve amenazado por la aparición de las llamadas concesiones zonales que agrupan el regular de uso general con el escolar. Y, por último, el transporte discrecional a la demanda está “encorsetado” y la actual regulación solo permite ofrecerlo por vehículo completo, a través de un solo contratante, independientemente de que confluya con el transporte regular de uso general o no, lo que nos hace depender de empresas, agencias, o asociaciones como intermediarios.

Una solución que vemos desde ANETRA es la denominada “desregulación del discrecional”, que supondría una mayor libertad a la hora de ofrecer transporte a varias empresas, o varios individuos, cobrando plaza a plaza, y siendo las empresas de transporte las que oferten lo que saben hacer, transportar personas. Esto podría ayudar al resurgir del regular de uso especial para trabajadores, ya que las empresas de transporte podrían identificar los flujos de trabajadores hacia polígonos industriales y ofrecer directamente al usuario el contratar el transporte, o bien a varias empresas que lo pudieran financiar, pero con la premisa del transporte plaza a plaza. Por otro lado, nos permitiría también identificar nichos de mercado y ofrecerles transporte para eventos deportivos, actividades, conciertos, etc., sin necesidad de que un solo contratante asuma el riesgo de contratar y pagar el vehículo completo.

### ¿Qué valoración haría de la reciente votación en Europa sobre la liberalización del sector, en la que se ha apoyado el sistema concesional actual de autobús en España?

La reciente votación a la que se refiere ha dado el visto bueno a unas enmiendas que protegen el sistema concesional español tal y como está ahora. No obstante, la tramitación de la modificación del Reglamento 1073, que incluiría esas enmiendas, no ha tenido lugar y me temo que, con la cercanía de las elecciones al Parlamento Europeo, el proyecto se paralizará. Esperamos que la nueva composición del Parlamento y la nueva Comisión que surja tras las elecciones vuelvan a plantear la armonización del acceso al mercado, y esta vez sí que sean un impulso para la necesaria renovación del sistema concesional español.

### ¿Cómo sería el modelo de transporte de viajeros por carretera que plantea ANETRA?

ANETRA plantea un modelo mixto en el que se combinen líneas liberalizadas (las de más de 100km y rentables), con líneas que precisen de subvención administrativa y que por tanto se otorguen por concurso. Creemos que este modelo optimizaría los recursos y, lejos de lo que opina la Administración y otras patronales, nosotros pensamos que no solo se seguirían sirviendo todos los servicios actuales, sino



que probablemente se ampliarían muchos más, y con un coste inferior para el Estado y las Comunidades Autónomas. Pero, sobre todo, este modelo sería beneficioso para el usuario, ya que la competencia traería una mejora de la calidad del servicio y una reducción del coste por billete para el pasajero.

### ¿Cuál va a ser la estrategia de ANETRA para defender su postura?

Por un lado, vamos a seguir explicando nuestro modelo tanto a nivel nacional como en Europa, para que se sepa que no hay una sola voz en este asunto en España. Intentaremos convencer a la administración de que nuestro modelo es más eficiente y que favorecería al usuario.

Por otro lado, mientras no se cambie el modelo, intentaremos que el actual sea más transparente, más objetivo y que permita acceder a los concursos a todas las empresas, bien por sí solas, bien en UTE, independientemente de su tamaño.

### ¿Cree que es posible el entendimiento entre las dos asociaciones mayoritarias del transporte en autocar, CONFEBUS y ANETRA? ¿En qué pueden trabajar juntos?

¡Claro que es posible!, ambos defendemos los intereses del sector del transporte de viajeros por carretera en autobús y autocar. Aunque tengamos criterios diferentes en algunos temas importantes, podemos y debemos trabajar juntos, por ejemplo, en campañas para mejorar la imagen del sector, o en solicitar a la Administración mayor claridad y mejor información en cuanto a la normativa.

---

**ANETRA PLANTEA UN MODELO MIXTO: LÍNEAS RENTABLES DE MÁS DE 100 KM LIBERALIZADAS CONVIVIENDO CON LÍNEAS QUE PRECISEN DE SUBVENCIÓN ADMINISTRATIVA Y SE OTORGUEN POR CONCURSO**

---



# “EN LA PALMA, EL TRANSPORTE ESTÁ AVANZANDO HACIA UN MODELO MUCHO MÁS TECNOLÓGICO”

LUIS RODRÍGUEZ, GERENTE DE TRANSPORTE INSULAR LA PALMA

**TILP SE FUNDÓ EN EL AÑO 1975. HOY TIENE UNA FLOTA TOTAL DE 157 VEHÍCULOS, DOS DE ELLOS PROPULSADOS POR TECNOLOGÍA HÍBRIDA. HABLAMOS CON SU GERENTE**

**C**ómo es el modelo de transporte público de La Palma? ¿Hay líneas que sean puramente urbanas y otras suburbanas...?

En La Palma, el transporte está avanzando hacia un modelo mucho más tecnológico con mucha información que hace muy poco tiempo el usuario no tenía. Todas las líneas en las que ofrecemos el servicio transcurren entre municipios, dado que tenemos 14 municipios y todos los servicios siempre conectan como mínimo dos de ellos.

TILP realiza tanto servicios en línea regular como excursiones. ¿Qué tipo de vehículos tienen en flota para cada uno de ellos?

Poseemos una flota muy variada, desde microbuses 4x4 hasta guaguas o autobuses de 14 metros. Hasta el año 2018 todos los vehículos eran de piso alto y a partir de ahora hemos apostado muy fuerte por vehículos Low Entry para el servicio regular, con lo que haremos una fuerte inversión para mejorar la facilidad de los usuarios de acceso al vehículo y nuestra velocidad comercial.

¿Qué dificultades cree que tiene TILP en el día a día de sus operaciones que la diferencien del transporte en otras de las islas vecinas y frente al transporte peninsular?

Sobre todo, la localización o cercanía de los usuarios a las paradas, dado que es una población muy dispersa que no está concentrada en grandes núcleos de población.

Otra gran dificultad es la doble insularidad que tenemos, lo que nos supone un incremento en costes de todos los repuestos, combustible, entre otros, así como el retraso en la disposición de los mismos desde cada pedido. Además no existe servicio oficial de ningún fabricante con lo que hemos de tener provisiones y unos mecánicos excelentes para intentar paliar cualquier avería.

## “POSEMOS UNA FLOTA MUY VARIADA, DESDE MICROBUSES 4X4 HASTA GUAGUAS O AUTOBUSES DE 14 METROS”

¿Qué supone la orografía extrema de la isla para el mantenimiento y consumo de los vehículos?

Es otra grandísima dificultad dado que no tenemos autopistas ni carreteras llanas de largo recorrido, todo es subir para volver a bajar en vías casi siempre de un solo carril en cada sentido con un desnivel importante.

En cuanto al consumo, no es lo mismo una velocidad constante o con paradas en lugares prácticamente llanos que en un lugar como la isla de La Palma, donde cada muy poco tienes una parada con una pendiente bastante pronunciada. Esto deteriora muchos los vehículos y eleva muchísimo el consumo.

¿Tienen problemas de estacionalidad de la demanda a causa del turismo que les obligue a modificar los servicios o es estable todo el año?

En el servicio discrecional, la estacionalidad existe siendo épocas de Otoño/Invierno al ser un destino turístico con unas temperaturas ideales en ese época del año las más fuertes en cuánto a trabajo se refiere, y en Primavera/Verano si bajan nuestros servicios.

¿Qué valoración haría sobre la llegada de la futura Ley de Financiación del Transporte Público? ¿Cómo cree que les afectará?

Es algo que lleva tiempo en propuesta y estaremos a la espera de ver si se aprueba o no. Parece que no llega a esta legislatura. Nosotros dependemos de los fondos que llegan a las Islas Canarias y luego la Comunidad Autónoma lo traspasa al Cabildo Insular. No sabemos cómo nos podrá afectar si finalmente se aprobara.



## “RECIBIREMOS NUEVAS CANCELADORAS EN JULIO, LAS CUALES TENDRÁN INCOPORADO GPS, PAGO A TRAVÉS DE CÓDIGO BIDI Y MUCHAS OTRAS NOVEDADES QUE NOS DARÁN UN SALTO TECNOLÓGICO”

En un momento tan cambiante para la movilidad, ¿cuáles son las prioridades de la compañía a medio plazo?

Adaptarnos a la evolución tecnológica que ofrezca un mejor servicio al usuario, dotarle de vehículos muchos más accesibles con herramientas en trayecto como USB, Wifi, con localización mediante GPS para que pueda el usuario saber con exactitud en el momento de pase del vehículo mediante una APP con información instantánea.

¿Tienen algún sistema o tecnología que pueda ayudar o corregir este problema?

Recibiremos nuevas canceladoras en el mes de Julio de este año en las cuales tendrán incorporado GPS, pago a través de código BIDI y muchas otras novedades que nos darán un salto tecnológico bastante grande.

En cuanto al servicio discrecional comenzaremos a establecer WIFI en nuestros servicios a la vez que daremos un impulso a los puertos de carga mediante USB que ya estamos implantando.

En cuanto a la tecnología usada en el billeteaje, ¿qué tipo de títulos tienen, alguno sin contacto?

Sí, todos nuestros títulos son sin contacto y entraremos a mediados de año en prueba piloto de pago o recarga de bono mediante otros formatos como el BIDI.

### EN CIFRAS

#### Edad Media (año 2018)

Edad media total de flota total: 12 años

Edad media servicio regular: 13 años

Servicio discrecional: 11 años

% Adaptación PMR: 43,75%

% Vehículos propulsiones alternativas:

2 Mercedes Citaro K Hybrid

Número de líneas: 21

Número de paradas: 375

Personal en plantilla: 159

Viajeros anuales: Aprox. 2.800.000

Autoridades en el stand de Castrosua, en la inauguración de las Jornadas de Transporte de Andalucía.



# LA GRAN CITA DEL CONGRESO APETAM-FEDINTRA

SISTEMA CONCESIONAL Y LIBERALIZACIÓN, EJES DE LA JORNADA ANDALUZA

EL ENCUENTRO TUVO LUGAR EN EL PALACIO DE FERIAS DE MÁLAGA LOS DÍAS 27 Y 28 DE FEBRERO, CON UNA ASISTENCIA QUE HA SUPERADO LAS 850 PERSONAS Y LOS 35 EXPOSITORES EN EL ÁREA DE MUESTRAS

Se han celebrado las XVIII Jornadas de Apetam (Asociación Provincial de Empresarios del Transporte y Agencias de Málaga) y las III Jornadas Andaluzas del Transporte Discrecional en Andalucía de Fedintra (Federación Independiente del Transporte de Andalucía).

El consultor independiente David Álvarez, expuso un estudio de los puntos a favor y en contra tanto del sistema concesional español de autobús como de la liberalización, basándose en los datos recogidos en

los mercados europeos vecinos de Alemania y Francia. De este modo se abrió el debate sobre qué modelo es el más adecuado. Aunque ahora Europa ha votado a favor el sistema concesional de España, considera que en el futuro esto podría cambiar.



## EL SISTEMA CONCESIONAL NECESITA SER REDIMENSIONADO

El Presidente de CONFEBUS, tras hacer una exposición sobre los datos más relevantes del sector y las líneas y vehículos, afirmaba en la clausura del foro que si bien nuestro sistema concesional es un modelo eficiente y vertebrador, que garantiza la movilidad y tiene un gran peso como creador de empleo, "hay que decir que la red está obsoleta y hay que adaptar el mapa concesional". No se trataría sólo de redimensionar o rediseñar la propia red sino además de introducir la digitalización, la intermodalidad y la protección del medio ambiente como herramientas de desarrollo y crecimiento para el sector.

En ese sentido hablaba de cuestiones como las plataformas unificadas de venta online, apps de información al usuario, páginas web orientadas a la venta en diferentes idiomas y en las que se expongan no un histórico de la empresa sino sus vehículos disponibles y servicios. Pero también de incentivos fiscales para las empresas que tengan plan de movilidad propia de sus trabajadores o la necesidad de no perder la conexión con los más jóvenes, menos interesados en tener coche o saber conducir que en moverse para tener experiencias.

## "LA RED ESTÁ OBSOLETA Y HAY QUE ADAPTAR EL MAPA CONCESIONAL", MANIFESTÓ EL PRESIDENTE DE CONFEBUS, RAFAEL BARBADILLO

### MUCHO MÁS QUE SISTEMA CONCESIONAL

Además de tratar esta importante cuestión, también hubo exposiciones de otros temas como el cambio que supondrá la llegada del nuevo tacógrafo inteligente en los vehículos nuevos que se matriculen a partir de junio de 2019 (conferencia de Eduardo González, de Continental Automotive), o también cómo valorar lo que cuesta una empresa para los operadores que quieren poner la suya a la venta (conferencia de Javier Fuentes, de la consultoría ARTE).

### GRAN EXPOSICIÓN DE VEHÍCULOS

En paralelo a las jornadas se celebró una exposición de producto, tanto vehículos como industria auxiliar, en la que participaron 35 expositores durante dos días.



ATLAS



AUTO CUBY



BEULAS



CAR-BUS.NET



EMAR KIEL



FERQUI



INDCAR



INTEGRALIA



IRIZAR

## EL SECTOR DEL AUTOBÚS EN ANDALUCÍA

### HOMENAJE A DOS ASOCIADOS

**Apetam** Cristóbal Ríos Palomo



Este año se ha homenajeado en este encuentro por su trayectoria empresarial a Rafael Lara Jurado, de Autocares Lara y López, y a Cristóbal Ríos Palomo, de Autocares Ríos.



Málaga se consolida como la primera provincia de Andalucía en número de firmas especializadas en el transporte de viajeros por carretera. En el año 2018, el número de empresas en Málaga llega hasta las 172, mientras que en Andalucía alcanzan las 685, todo un factor a tener en cuenta tras varios procesos de fusiones, absorciones y desapariciones con motivo de la crisis económica. Los vehículos autorizados ascienden a los 5.725, un 0.91% más que el año anterior que, junto a lo positivo del número de matriculaciones, dan buena muestra del afán de inversión para renovar la flota y mejorar los servicios, y de la importancia de los niveles de calidad que se quieren ofrecer a los usuarios. Los vehículos autorizados han aumentado en casi un 9% desde 2014.



JMB



KING LONG



MAN



MERCEDES-BENZ



OTOKAR



SCANIA



UNVI



VDL BUS



VEINSUR





# AUTO CUBY ENTRA EN EL SECTOR DE LA ELECTROMOVILIDAD

HA PRESENTADO UN VEHÍCULO 100% ELÉCTRICO EN EL CONGRESO DE APETAM-FEDINTRÁ

**AUTO CUBY VUELVE A SORPRENDER EN ESTA EXPOSICIÓN CON LA LLEGADA DE VARIOS MODELOS NUEVOS ENTRE LOS QUE DESTACA SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD**

**U**n año más, Auto Cuby empresa polaca dedicada a la fabricación por el transporte de viajeros, pionera en la fabricación sobre mecánica IVECO y Mercedes Benz, ha tenido nuevamente la oportunidad de presentar en el reciente congreso (XVIII Jornadas de APETAM-III Jornadas Abiertas del Transporte en Andalucía), una de las grandes innovaciones futuras para este mercado: el vehículo Auto Cuby Sprinter 411 100% eléctrico.

El carrocerero dio la oportunidad a todos los clientes y futuros interesados, de realizar un circuito y poder comprobar la sensación, acústicos, rendimiento, etc... La respuesta ha sido muy positiva y el vehículo ha tenido una gran aceptación.



## AUTO CUBY SPRINTER 411 100% ELÉCTRICO

Este vehículo cuenta con una autonomía máxima de 300 Km. Tan sólo requiere un tiempo de carga de batería de 2 horas.

En su gama 100% Eléctrica, Auto Cuby ofrece también el Sprinter en versión urbana. En este caso cuenta con un total de 28 plazas y piso rebajado trasero.



### UNA GAMA QUE SIGUE CRECIENDO

De su amplia gama de modelos, AutoCuby eligió también para esta exhibición un nuevo vehículo que ha tenido gran aceptación: el nuevo IVECO de 37 plazas.

Su motor bi turbo tiene una potencia 210 CV. Su alto nivel de equipamiento ha sorprendido a todos y también la capacidad de sus maleteros. La firma también presentó, por la gran aceptación en anteriores congresos celebrados, el modelo MB Sprinter HD Carrozado 22+1+1. Esta versión tiene un ancho interior mayor (2.05 m), consiguiendo los objetivos deseados tras ser personalizado para su cliente José Expósito.

Otro de los vehículos, muy solicitados también, por parte de todos los clientes que visitaron su stand, fue el Special Line Sprinter MB 519 PMR. El vehículo expuesto tiene capacidad de 22+1+1 extendida, con plataforma trasera.

En este caso, la versión presentada es la personalizada para su cliente Transporte Insular La Palma.

Y por último, no podían faltar en la presentación los urbanos. Este año la marca ha presentado el City Cuby-Urbano MB 519 con una configuración de 28+1+1.

Cuenta con piso rebajado delantero. Ha sido personalizado para su cliente SAMAR.

La empresa Auto Cuby quiere aprovechar esta publicación para dar su agradecimiento a todas las personas, clientes actuales y futuros, por la visita a su stand, así como a todos los que han hecho posible este evento, por su gran organización.

**AUTO CUBY, PIONERA EN LA FABRICACIÓN SOBRE MECÁNICA IVECO Y MERCEDES BENZ, PRESENTÓ GRANDES INNOVACIONES EN LAS XVIII JORNADAS DE APETAM-III JORNADAS ABIERTAS DEL TRANSPORTE EN ANDALUCÍA**





# MERCADO DE MICROBÚS Y MIDIBÚS EN 2018

EL SEGMENTO DE MICROBUSES BAJÓ UN 8,7% EN COMPARACIÓN AL AÑO ANTERIOR

**EN 2018, LOS MICROBUSES DECRECIERON UN 8,7%  
CON RESPECTO A LAS CIFRAS DE 2017, PASANDO DE 980  
UNIDADES A UN TOTAL DE 895**



Beulas Cygnus.  
Midibús del Año 2019



Car-Bus.net Spica.  
Microbús del Año 2019

**S**egún los datos de ANFAC, en el segmento de microbuses se matricularon en España en 2018 un total de 895 unidades. A estas habría que sumar las de midibuses, que son considerados como autocar o autobús, pero no existe segregación de datos para este tipo de chasis.

El líder de ventas sigue siendo Mercedes-Benz, con 318 frente a los 372 vehículos que matriculó el año anterior. Le siguen Iveco, que pasa de 301 unidades a las 216 actuales y mantiene su segunda posición, y otra vez en tercer lugar Renault (178 unidades en lugar de las 112 de 2017).

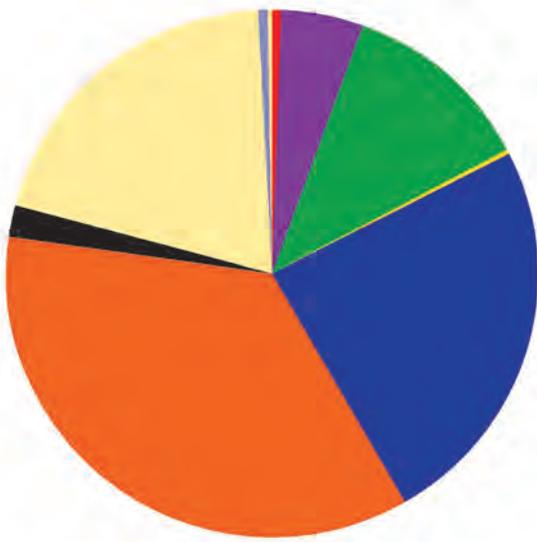
#### VEHÍCULOS INDUSTRIALES DEL AÑO 2019 EN ESPAÑA

En las categorías de Midibús del Año y Microbús del Año, dentro de los premios a los Vehículos Industriales del Año 2019 en España, elegidos entre los operadores del mercado nacional y entregados por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editorial Editec), resultaron vencedores en esta edición:

#### MATRICULACIONES POR MARCAS MICROBUSES (DATOS ANFAC)

MARCA	2018	2017
→ CITROEN	6	1
→ FIAT	44	33
→ FORD	106	106
→ HYUNDAI	1	0
→ IVECO BUS	216	301
→ MERCEDES-BENZ	318	372
→ PEUGEOT	16	11
→ RENAULT	178	112
→ RENAULT TRUCKS	6	17
→ VOLKSWAGEN	1	27
→ TOTAL	895	980

# CUOTA DE MERCADO DE MICROBUSES



- |   |  |
|---|--|
| <span style="color: red;">■</span> CITROEN    | <span style="color: orange;">■</span> MERCEDES-BENZ  |
| <span style="color: purple;">■</span> FIAT    | <span style="color: black;">■</span> PEUGEOT         |
| <span style="color: green;">■</span> FORD     | <span style="color: lightblue;">■</span> RENAULT     |
| <span style="color: yellow;">■</span> HYUNDAI | <span style="color: purple;">■</span> RENAULT TRUCKS |
| <span style="color: blue;">■</span> IVECO BUS | <span style="color: lightgreen;">■</span> VOLKSWAGEN |



MERCEDES-BENZ

PRIMER PUESTO



IVECO BUS

SEGUNDO PUESTO



RENAULT

TERCER PUESTO



*Ferqui*

Innovación en marcha

[ferqui.com](http://ferqui.com)

Pol. Ind. La Barreda, p. 15  
Noreña, Asturias (España)  
985 740 420



1



2



3



4

1. AutoCuby TaxiBus.
2. Beulas nuevo Cygnus.
3. Ferqui Nora.
4. Indcar Wing 8.5.

#### CADA VEZ MÁS OPCIONES EN EL SEGMENTO DE MIDIBÚS

En noviembre, AutoCuby presentaba en la primera edición de la feria Expobus su Auto-CUBY Atego. Beulas ofrece dos gamas de midis: Gianino y Cygnus. Este año presentó la gama renovada de éste último, el Cygnus 2018 y consiguió el premio a Midibús del Año 2019. Llega otro nuevo midibús: Car-Bus.net Tourer. Ferqui cuenta con el modelo Nora, que en octubre de 2016 se convirtió en el buque insignia de la empresa asturiana, así como el referente de IVECO en el medio formato. Hace unos años, Indcar sorprendió con su modelo NEXT, que no sólo ha recogido muchos premios y éxito, sino que ya cuenta con muchas versiones. Integralia también ha lanzado recientemente una versión midi del modelo ONE. Se trata de toda una innovación tecnológica, al ser el primer microbús construido sobre Mercedes-Benz Sprinter que dispone de hasta 25 plazas más conductor. En el caso de Unvi, dispone de 4 gamas de midis: Compa, Cimo, Voyager GT y Touring GT.

#### VERSIONES CORTAS DE CARROCERÍAS DE AUTOBÚS Y AUTOCAR

Por debajo de los 12 metros estándar también encontramos versiones de modelos de mayor dimensión para adaptarse a las necesidades de todos los operadores, como los modelos de Castrosua New City versión 9,7 metros, el Magnus.H de 11 metros, el Magnus.E en 10,8 metros. En el caso de Irizar, por

debajo de 12 metros ofrece tanto para chasis como vehículo integral los modelos i3le, i4, i6 e i6S en versión de 10,8 metros, y los i3le e i4 híbridos en 10,7 metros. Sunsundegui también cuenta con un modelo que puede carrozarse en 10 metros, el SC5.

#### MIDIS INTEGRALES

Entre los fabricantes, contamos también con versiones por debajo de 12 metros como en el caso de Daimler, el Mercedes-Benz Citaro K, en 10,6 metros y el autocar Turismo K en 10,3 metros. En la otra marca del grupo, Setra, encontramos el modelo MultiClass S 412 UL en 10,8 metros y el ComfortClass S 511 HD en 10,47 metros. Con la marca Iveco están disponibles el urbano Urbanway en 10,5 metros y el interurbano Crossway en 10,8 metros. MAN cuenta con el Lion's City M de 10,5 metros y por su parte, Scania dispone en 10,9 metros del modelo urbano Citywide y en 11 metros el Interlink. Por su parte, Volvo ofrece en autobús urbano Volvo 7900 híbrido en 10,6 metros.

#### MIDIS AUTOPORTANTES

Por debajo de 12 metros, BMC acaba de presentar el urbano Neocity electric de su gama Neocity de entre 8,5 y 10 metros. BYD cuenta entre sus midibuses con el modelo BYD eBUS en 8,7 metros y el ENVIRO 200 EV de 10,8 metros. King Long ofrece el midibús C9 y el C10, así como el interurbano U11 de 10,7 metros y los urbanos B8, B10 LE y B10 LF, también en versión híbrida. Por su parte, Otokar nos presentó el midibús



# Lunas y Parabrisas

Más de **1000** referencias  
Parabrisas Ventanas y lunas

## STOCK PROPIO

Lunas y parabrisas Homologados  
Homologación Europea R43  
Fabricantes de Primeros equipos  
Garantía y calidad del Producto  
Distribución directa

## SOMOS ESPECIALITAS

Parabrisas u lunas primeros equipos  
Somos distribuidores  
Negociación de Stocks  
Estudio de flota a la carta  
Compromiso y Calidad  
Garantía de servicio  
Plazo de entrega 24-72 Horas  
a cualquier punto de España y Portugal



## ASISTENCIA

Línea telefónica  
asistencia técnica

## SOPORTE

Equipo comercial  
especializado

## SERVICIOS

Servicio de atención al cliente  
Diseño de planos  
Estudio de flotas

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1  
Plataforma Logística PLAZA  
50197 Zaragoza ESPAÑA  
+34 876 26 95 50 • +34 876 76 89 94  
[info@cbmiberica.eu](mailto:info@cbmiberica.eu)

[www.cbmcompany.com](http://www.cbmcompany.com)

Ulyso T de 10,10 metros que se suma al Navigo T en 7,70 y 8,40 metro, pero cuenta también con los urbanos Kent C en 10.80, Vectio C en 9,26 o 10.10 metros y el Navigo C en 7,7 metros. En interurbano ofrece el Vectio U y Vectio U LE en 9,26 metros, así como en Navigo U en 7,70 y 8,40 metros. Es sin duda uno de las marcas con más oferta en midibuses. Solaris tiene una renovada generación midis de su familia de urbanos, como el Solaris Urbino 10,5 y el Solaris Urbino 8,9 LE y su versión eléctrica. TEMSA dispone también midibuses, como los turístico MD7 y MD9. Van Hool dispone en 10,7 metros del modelo EX11 L y EX11 H. VDL cuenta con las gamas MidCity y MidEuro. VECTIA cuenta con la plataforma urbana Teris.10.

#### EL GRAN PESO DEL CARROZADO EN EL SEGMENTO DEL MICROBÚS

La mayoría de los microbuses que se matriculan en España suelen contar con bastidor Mercedes-Benz e Iveco, como demuestran los datos. También hay operadores que optan por el vehículo completo de ambas marcas. Ahora se incorporan otras nuevas, como MAN.

#### CARROCERÍAS DE MICROBÚS

Auto-Cuby suma a sus conocidos modelos RH, TAXI BUS, City Bus, las gamas Vip y la gama Special Line,

los recientemente presentados MB Sprinter HD 22+1+1 y el IVECO de 37 plazas., así como su gran lanzamiento: Auto Cuby Sprinter 411 100% Eléctrico, del que también hay versión urbana).

Car-Bus.net ganó este año el Microbús del Año 2019 con su Nuevo Spica. Otro de los productos estrella es el eléctrico puro Wolta, que ya circula en la flota de EMT Madrid tras ganar el último concurso de micros. Por otro lado, cuenta con la versión urbana del Spica, el espectacular Corvi Panoramic, de la familia Corvi, y otras gamas como la Diplomatic y Lepus, así como sus adaptaciones PMR.

Decimos adiós al exitoso modelo Sunset S3 de Ferqui con la llegada del nuevo Sunset S4.

Indcar tiene una gama enorme de posibilidades, desde las versiones más cortas del NEXT, el NEXT L7 y el NEXT L8, hasta el nuevo Wing 8.5 de la reputada y variada gama Wing, así como la familia Strada, destacando el M2, Mago 2 y Mago Cabrio o Moby.

Además del modelo ONE en versión microbús, Interalia cuenta con una enorme variedad de modelos para cubrir cualquier tipo de transporte: in-urban, in-school, in-tourism, in-vip e in-deluxe.

Entre las gamas de microbús de Unvi encontramos el modelo Vendal, el Vega y Vega GT o el Kerala.



5



6



7



8

5. Integralia ONE.

7. Otokar Ulyso T.

6. MAN TGE.

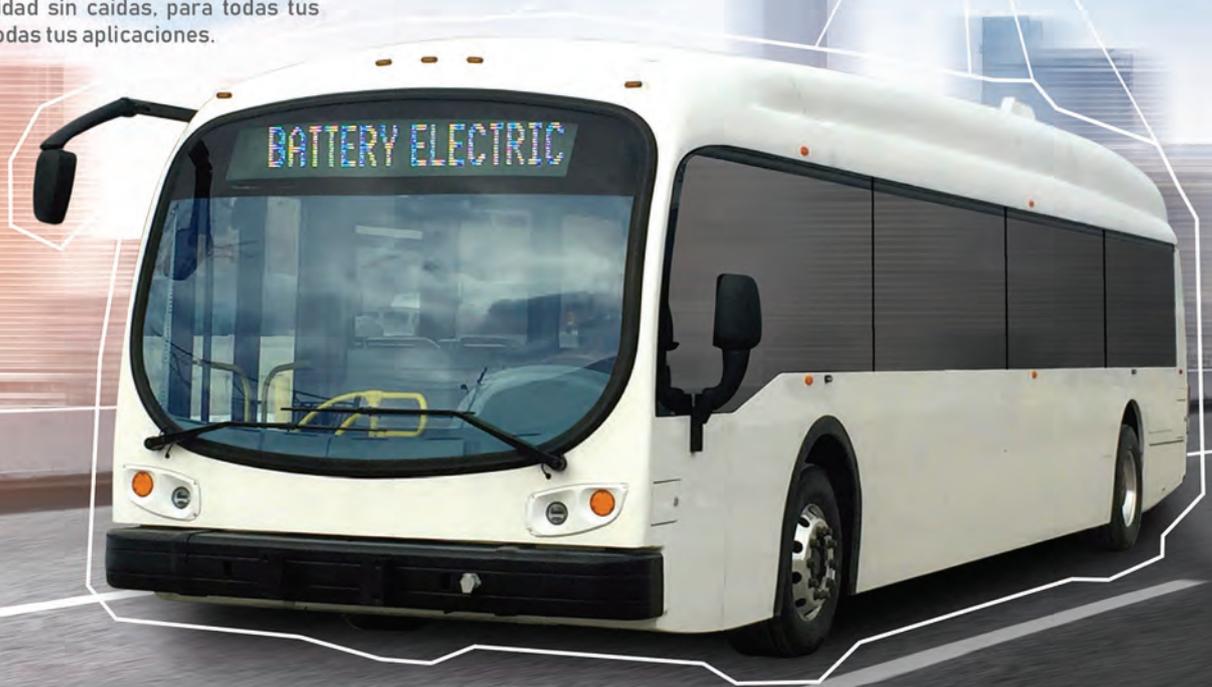
8. Unvi Compa T.



# UNBREAKABLE MOBILE CONNECTIVITY



**SpeedFusion™** combina el ancho de banda de varias conexiones de datos móviles. Así, consiga mayor velocidad y conectividad sin caídas, para todas sus VPNs y todas sus aplicaciones.



SD-WAN. DYNAMIC WAN STEERING. FAILOVER.

**Router Multi-LTE específico para entornos de transporte.**

2x LTE  
4x SIM



**MAX Transit Duo**

4x LTE  
8x SIM



**MAX HD4**



Redundant SIM Slots



Gestión y seguimiento de flotas



# SPICA. MÁS VERSÁTIL QUE NUNCA

UN MICROBÚS CON EQUIPAMIENTO UN EQUIPAMIENTO BASE DE LUJO



**CAR-BUS.NET HA RENOVADO SU DISEÑO, LOS MATERIALES USADOS, LOS ESPACIOS Y AISLAMIENTO ACÚSTICO, ENTRE OTRAS MUCHAS COSAS, PARA DARLE UN NUEVO LOOK AL BIEN CONOCIDO MODELO SPICA**

**S**e trata de un modelo de gran versatilidad de modo que puede indicarse para cualquier tipo de servicio, pero si es cierto, que gracias a su proceso de carrozado y los materiales utilizados Car-Bus.net ha conseguido un interior con un excelente confort debido a su extremada amplitud y aislamiento acústico, lo que permite ser un medio óptimo para dar cobertura a un servicio discrecional. El nuevo Spica también resulta muy indicado para servicios de visita en entornos urbanos gracias a su cómodo acceso y la enorme superficie acristalada, que permiten gozar al cliente de unas vistas excepcionales.

#### MEJORAS DEL NUEVO SPICA SOBRE OTRAS VERSIONES ANTERIORES

Se ha rediseñado por completo su trasera, se han buscado nuevos emplazamientos para los elementos del salpicadero y también se ha mejorado la iluminación interior, así como los materiales usados para dar un acabado de mayor calidad y durabilidad de la unidad.

En el Spica se ha montado de serie todo el equipo básico para poder realizar un servicio discrecional de lujo, por lo que como opcionales se limitan al freno eléctrico,

el depósito de mayor capacidad, el enganche de remolque y un equipo de sonido de altas prestaciones.

#### DISPONIBLE EN VARIAS VERSIONES

La versión de 19 plazas + guía + conductor un el excelente compromiso de unidad espaciosa confortable para viajar con un gran maletero de hasta 2,75 m3 y la versión de 22 plazas + guía + conductor cuenta con un maletero de 1,7 m3 con la posibilidad de montar enganche de remolque, lo que permite dar respuesta a un gran número de clientes en función de cada necesidad particular.





# TOURER. PRIMER MIDIBÚS DE CAR-BUS.NET

UN PEQUEÑO AUTOCAR DE LUJO SOBRE CHASIS MERCEDES-BENZ

**ESTE AUTOBÚS ES MUY ESPACIOSO EN SU INTERIOR Y OFRECE UNA GRAN CAPACIDAD EN EL MALETERO, CON LA CONSTRUCCIÓN DE LUJO Y ALTA CALIDAD DE UN AUTOCAR VIP**

**L**a nueva apuesta de Car-Bus.net es Tourer, un microbús carrozado únicamente sobre la base del Mercedes-Benz Atego 1324 y el 1224 de 4 y 6 cilindros respectivamente. Se trata de un chasis adaptado para autobús, que incorpora suspensión neumática delantera especialmente pensada para transporte de viajeros. Tiene un grupo trasero de relación más larga, transmisión trasera en 2 tramos que nos transmite menos vibraciones, ruedas de 19,5", centralitas de ASR, ABS, ESP – Active Brake Assist adaptadas para bus y pantalla de 12,5 pulgadas de salpicadero integrada para obtener toda la información de cómo anda la máquina.

## UN AUTOBÚS ÚNICO

El TOURER 1223HD & 1224HD es completamente diferente de cualquier otra construcción de su tipo puesto que se ha construido con la supervisión, la cooperación técnica de Daimler AG de modo que se puede garantizar que toda la construcción cumple con las Directivas de montaje de carrocería de Mercedes Benz. Car-Bus.net cuenta con la autorización por parte de Mercedes-Benz para carrozar esta unidad con 3 años de garantía o 250.000 km.

Está equipado con los nuevos espejos y faros originales de Mercedes Benz, tiene fácil acceso para los pasajeros, superficies acristaladas de gran tamaño para me-

jorar la visión del pasajero con aislamiento térmico y acústico total. El interior del autobús está equipado con cómodos asientos, iluminación indirecta en el techo, piso de imitación madera, nevera, equipo de entretenimiento como monitor, navi, RDCD, así como modernos sistemas de seguridad como cámara trasera, alarma, AEBS, KEEP LANE ASSIST, etc.

Para la decoración interior se han utilizado materiales de poliuretano en colores claros, ofreciendo comodidad y un ambiente confortable. Además de los pasajeros, a los conductores también les encantará este autobús, ya que el lado del conductor es muy espacioso y está equipado con un asiento de altas prestaciones para su confort. Además, una gran innovación de este bus es el diseño completamente nuevo del salpicadero, que sorprenderá.

Tourer es una excelente opción para transportes en grupo, agradables y cómodos gracias a su amplitud, elegancia con un diseño exclusivo tanto en su interior como por supuesto en el exterior. Todo ello ofrece a los clientes más de lo que han imaginado para un viaje único.





# EL NUEVO MAN LION'S CITY IMPRESIONA

UN NUEVO CONCEPTO DE AUTOBÚS URBANO QUE MARCA UN ANTES Y UN DESPUÉS

**NO ES SOLO UNA ACTUALIZACIÓN DEL ACTUAL LION'S CITY, EL CUAL FUE PRESENTADO AHORA HACE 18 AÑOS, ES UN VEHÍCULO TOTALMENTE NUEVO E IMPRESIONANTE**

**D**estaca por su extraordinario diseño exterior y su proceso de fabricación así como su ligereza ya que es más de 1.130 Kg. más ligero.

#### EL EXTERIOR DEL LION'S CITY

Lo primero que nos llama la atención es su sofisticado frontal con pantalla negra en el centro, banda cromada con el característico emblema del león, acentuando la imagen de marca pero con una elegancia pocas veces vista en un autobús urbano.

Otro aspecto muy destacado del frontal, aparte de estar perfectamente integrados, son los grupos ópticos delanteros de tecnología LED, de extraordinario diseño y elegantes (posiblemente uno de los mejores diseños que he visto) aparte de eficientes.

Del frontal también destaca su luna perfectamente integrada con el casillero de ruta. Otra novedad del frontal son los nuevos espejos, ya que estos tienen un tamaño mucho más acorde para un autobús urbano, pero con una eficiencia visual extraordinaria.

El lateral del nuevo Lion's City destaca por la suavidad de sus líneas pero, sobre todo, por su novedoso

#### A FAVOR

- Sistema Híbrido
- Accesibilidad
- Confort de marcha
- Prestaciones

#### EN CONTRA

- Accesibilidad mandos ordenador de abordo
- Calidad de los plásticos del salpicadero

y sorprendente diseño, ya que lo primero que llama la atención es la división del lateral en tres segmentos claramente diferenciados (ventanas de pasajero y conductor en la parte superior, una intermedia de cristal, y una inferior de material plástico) en lugar de los dos habituales. Con este nuevo diseño de bajar la línea lateral de los cristales, se consigue un efecto visual moderno y elegante a la vez que eficaz y de fácil mantenimiento. Al ser la tercera sección de material plástico su sustitución en caso de pequeños golpes es fácil y económica.

La trasera del nuevo Lion's City también destaca por su acertado diseño el cual nos recuerda a su hermano mayor el Lion's Coach con el portón trasero en negro brillante y la parte superior con un delgado pero re-

sistente cristal en negro produciendo toda la traser a un efecto de lacado, junto con unos accesos a las partes mecánicas excelentes, gracias a la optimización de las trampillas de acceso las cuales están perfectamente integradas en la carrocería. Ésta también destaca por su ligereza a la vez que robustez, respecto a su predecesor. Esto ha sido posible a su método de construcción de tipo Sándwich con una estructura de acero y aluminio de gran resistencia junto con un armazón del techo totalmente de aluminio. Si unimos eso al novedoso y compacto motor, se consigue una reducción de peso muy significativa de más de 1.100 Kg, convirtiendo al nuevo MAN Lion's City en un auténtico y eficaz peso ligero.

#### EL INTERIOR DEL LION'S CITY

Su interior es totalmente nuevo. Las puertas de acceso son de producción propia de MAN y de estructura modular y sin mantenimiento, a la vez que son 10 centímetros más anchas, lo que facilita aún más el flujo de pasajeros con una apertura rápida y silenciosa

Una vez dentro nos encontramos con el nuevo puesto de conducción, también de nuevo diseño, en el que destaca su ubicación, ya que está situado 110 mm más alto que su predecesor y ahora está a 330 mm de altura. Para acceder al puesto de conducción, disponemos de una puerta con apertura delantera y dos cómodos escalones, aunque también es posible solicitar que solo haya un peldaño pero de 300 mm. Una vez sentado en la cómoda butaca descubrimos un excelente puesto de conducción modular, con una parte central de tres cuerpos, dos fijas a los lados y una central abatible junto con el volante. Con ello que se consigue una posición de conducción altamente cómoda. Su ergonomía se une a una visibilidad excelente, en la que destacan los nuevos espejos retrovisores.

El habitáculo de pasajeros también es de nuevo diseño y destaca en él su funcionalidad, comodidad y un ambiente muy agradable gracias a la elegancia de todos sus elementos. Lo primero que nos llama la atención es su luminosidad interior ya que la gran superficie acristalada permite que la luz natural entre en todo su interior, pero cuando el día oscurece todo cambia ya que se ha recurrido a la luz indirecta a base de tiras de luces LED situadas encima de los conductos de aire acondicionado, usando el techo como reflector de una luz cálida y acogedora, consiguiendo un ambiente interior inigualable.

**ES MÁS DE 1.130 KG.  
MÁS LIGERO**

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... D1556 LOH
- Nº de cilindros: ..... 6 en línea Cilindrada: 9.037 cm<sup>3</sup>
- Potencia máxima: ..... 206 kw (280 CV) a 2000 rpm
- Par motor: ..... 1200 Nm a 800-1600 rpm

### TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ..... ZF Ecolife Step 3
- Velocidades: ..... 6 velocidades + marcha atrás
- Tipo de cambio: ..... Automático

### EJES

- Delantero: ..... ZF RL 82 EC
- Trasero 1: ..... ZF/AV 132/83

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Suspensión independiente  
..... con 2 Fuelles neumáticos
- Trasera 1: ..... 4 Fuelles neumáticos

### FRENOS

- Tipo: ..... Neumático de discos delanteros  
..... y traseros, EBS
- Sistemas de asistencia: ..... ABS, EBS, ESP, ASR
- De estacionamiento: ..... Neumático y muelle
- Ralentizador: ..... Hidráulico

### OTROS

- Llantas: 22,5 x 7,5"
- Ruedas: 275/70 R 22,5
- Depósito de combustible: ..... 245 L.
- Plazas: ..... 114 máximo 37+75+2



## GRACIAS A SU ESMERADO DISEÑO SU CAPACIDAD MÁXIMA ES DE HASTA 114 PASAJEROS (37 SENTADOS)

En su diseño dinámico y funcional destacan los nuevos asientos, que ahora van sujetos a dos carriles situados en las paredes laterales, lo que facilita su instalación y mantenimiento aparte de ofrecer más espacio para el pasajero. También son de nuevo diseño las barras de sujeción que ahora son más ergonómicas con lo que tanto si el pasajero va sentado o de pie se ha buscado la máxima comodidad y confort ambiental.

Gracias a su esmerado diseño su capacidad máxima es de hasta 114 pasajeros de los cuales 37 van sentados.

### LA TECNOLOGÍA DEL LION'S CITY

Cuenta con el novedoso motor D1556 LOH, un seis cilindros en posición vertical con una cilindrada de 9037 cc y una potencia de 206 Kw (280 cv) y un extraordinario par motor de 1200 Nm entre 800 y 1600 rpm, 800 rpm de rango de par para un extraordinario motor, aunque también está disponible con 243 y 265 Kw (320 y 360 cv) con lo que se consigue una gran flexibilidad en toda la gama,

además de ser más ligero que su predecesor con motor D20 de 12 litros, con lo que se reduce el peso total del vehículo en más de 1.100 kilos.

El nuevo motor de la serie D15 ya cumple con la normativa de gases de escape Euro 6d. Otra novedad es su sistema de tratamiento de gases, ya que se prescinde de la recirculación de gases de escape y se utiliza solo la tecnología SCR (Selective catalytic Reduccion) en combinación con el filtro MAN CRT (filtro de regeneración continua).

Otra novedad del nuevo MAN Lion's City es su nueva suspensión delantera que por primera vez en un autobús urbano de MAN pasa de ser un eje rígido a una suspensión independiente lo que mejora su comodidad y confort de marcha. A esto se le une una nueva suspensión en todo el vehículo con lo que la comodidad es absoluta tanto para el conductor como los pasajeros.

Para completar el nuevo motor podemos elegir entre dos cajas de cambios, la Voith DIWA 6 y la ZF EcoLipe Step 3 y además, opcionalmente, se puede completar con el módulo MAN Efficient Hybrid, un sistema híbrido que permite una reducción de consumos y emisiones de hasta un 16%.

### CÓMO FUNCIONA EL NUEVO SISTEMA MAN EFFICIENTHYBRID

El nuevo MAN Lion's City 12, además de la versión diésel y gas, también está disponible con una versión híbrida, con el nuevo sistema MAN EfficientHybrid. No



tiene nada que ver con la actual versión que hasta ahora conocemos, ya que ésta es mucho más sencilla, económica y además mucho más eficiente.

El nuevo sistema abandona las altas tensiones de trabajo y una compleja tecnología ya que estas le imponían algunas limitaciones tanto de rango de uso como velocidad máxima. La tensión de trabajo pasa a ser de tan solo 48 Voltios. El sistema se compone principalmente de una maquina eléctrica situada entre la caja de cambios y el motor llamada CSA (siglas en ingles del sistema de transformación de energía). Este sistema permite un ahorro de combustible, reducción de emisiones, paradas silenciosas, gestión inteligente de la energía y sistemas duraderos.

Estas ventajas son posibles gracias al nuevo CSA y el sistema de ultracaps de almacenamiento de energía. El CSA está montado en la carcasa del motor y ofrece las siguientes ventajas: aprovecha la deceleración para generar energía eléctrica para el sistema de almacenamiento ultracaps, durante el arranque convierte la energía eléctrica en energía mecánica, al no haber contacto mecánico el desgaste es extremadamente bajo, con lo que se consigue un gran ahorro de combustible de entorno al 16%. El sistema de almacenamiento mediante ultracaps de alta capacidad de 48 voltios, situado este en la parte superior izquierda del autobús, alimenta durante las paradas los sistemas eléctricos del autobús y durante el arranque da apoyo al motor diésel. El sistema de ultracaps no solo es altamente eficiente, también es ligero en comparación con una batería convencional con una potencia equivalente. Es capaz de realizar más de 2,6 millones de ciclos de arranque y parada, un sistema extremadamente duradero.

#### EN RUTA

En esta pequeña toma de contacto que pudimos hacer con el nuevo Lion's City 12 Efficient Hybrid decidimos hacer un circuito ya conocido para comprobar sus virtudes, que son muchas. Se recreó la línea C1 de Torrejón. Al ser la unidad probada una versión demo, los consumos al no ser los definitivos los observaremos, pero se puede afirmar que estos fueron muy sorprendentes.

Lo primero que llama la atención es su baja sonoridad interior, ya que apenas se oye el motor diésel por su excelente insonorización. Este nuevo motor destaca por su nueva ubicación que ahora se encuentra en el lado izquierdo en posición vertical y de 9 litros de cilindrada.

Otro aspecto destacable del nuevo Lion's Coach City es la extraordinaria comodidad del puesto de conducción, donde todo está a mano.

Al iniciar la marcha ya se notan sus virtudes, donde destaca la nueva suspensión independiente la cual nos transmite una sensación de conducción extraordinaria. Otra agradable sorpresa es su impresionante sistema híbrido y el Star Stop, que destaca por sus sencillez y eficacia, ya que no hay que hacer nada para que el sistema lo controle todo. Una vez nos detenemos en un semáforo o una parada el motor se para y una



vez pisamos el acelerador este se pone en marcha de forma rápida y silenciosa. Apenas se percibe su arranque gracias a prescindir la versión híbrida de alternadores y motor de arranque ya que el motor es arrancado por el motor eléctrico situado entre el cambio y el motor. Ya en circulación por las calles de Torrejón, el nuevo MAN Lion's se muestra ágil y eficaz, a la par que extraordinariamente cómodo. En las paradas se inclina con total facilidad. La apertura y cierre de puertas es rápida y efectiva. Como viene siendo habitual muchos núcleos urbanos están plagados de badenes y Torrejón no es una excepción pero esto no es ningún impedimento para el MAN Lion's City ya que su extraordinaria suspensión hace el resto y los pasa con total suavidad. Aunque la unidad probada no iba lastrada, su manejabilidad por las sinuosas calles de Torrejón era inmejorable.

También es ágil en carretera. Se muestra un extraordinario rodador ya que el tramo entre Torrejón y Coslada lo hicimos por autovía con un comportamiento excelente, demostrando sus virtudes incluso para pequeños servicios interurbanos, pues su aceleración y deceleración son suaves y progresivas en cualquier situación haciendo que la comodidad a bordo sea extraordinaria así como sus prestaciones. El nuevo MAN Lion's City Efficient Hybrid, sencillamente, nos ha impresionado.



**ANTONIO JULIÁ**  
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES  
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



# MOTORTEC 2019 VOLVIÓ A CRECER

MOTORTEC AUTOMECHANIKA MADRID 2019 SE CELEBRÓ DEL 13 AL 16 DE MARZO EN IFEMA

**MOTORTEC AUTOMECHANIKA MADRID 2019 CONTÓ CON MÁS DE 700 EMPRESAS EXPOSITORAS, ADEMÁS DE 1.300 MARCAS, PROCEDENTES DE 27 PAÍSES**

**E**l Salón supera en un 7% la superficie ocupada en su última edición de 2017, con más de 40.000 m<sup>2</sup>, superando ya los niveles de contratación alcanzados en 2009. Esta 15ª Feria Internacional Líder para la Industria de Automoción en España dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África, arrancaba con mucho optimismo. MOTORTEC volvió a ofrecer a las empresas expositoras un conjunto de herramientas (campañas de comunicación, programas de compradores invitados, encuentros B2B, talleres para presentaciones,...) para ofrecer una experiencia productiva y rentable. Por su parte, los profesionales visitantes tuvieron acceso a la oferta más actual de esta industria, además de servicios que facilitaron e hicieron más eficiente su estancia en la Feria.

## EXPOSICIÓN Y MUCHO MÁS

Un año más vimos multitud lo último en productos, herramientas y servicios para el mundo de la postventa. Pero también fue un momento para anunciar novedades corporativas. Supimos del cambio de imagen de Filtros Cartés, ahora Grupo Cartés y que AudioBús cumple 25 años.

## ENCUENTROS SECTORIALES

La exposición comercial se completó con una intensa agenda de encuentros profesionales, entre los que destaca el de Redes de Talleres, que abordó la

realidad actual de dichas Redes y los desafíos a los que se enfrentan sus gestores, reparadores miembros y proveedores. En este mismo escenario, se presentó un estudio inédito sobre el "Conocimiento y percepción de Marca de las Redes de Talleres que operan en España".

Especial relevancia tuvo también el primer Congreso de Talleres de Vehículo Industrial, que sirvió para analizar las tendencias del mantenimiento y reparación del vehículo industrial, desde la perspectiva y desafíos que plantea la nueva movilidad de pasajeros y mercancías. Se presentó un estudio sectorial inédito sobre "Los talleres y el mercado del mantenimiento del vehículo industrial en España" y se analizaron las claves de la eficiencia y rentabilidad de los talleres y de sus proveedores.

Otros encuentros igualmente relevantes fueron la Jornada de Flotas, a cargo de Cojali / Jaltest, "Los grandes desafíos a los que se enfrenta el sector de las Estaciones de Servicio", organizado por Lafon, o la Jornada sobre "La Economía Circular en el Sector del Automóvil", con la colaboración de SERNAUTO.

## OBSERVATORIO DE LA POSVENTA OFICIAL

Finalmente y entre la intensa agenda de actividades, la patronal de los concesionarios, FACONAUTO, se celebró el II Observatorio de la Posventa Oficial. La intención del Observatorio es dar a conocer los datos esenciales que constituyen la posventa en nuestro país para que los concesionarios puedan tomar decisiones estratégicas en una parte vital de su negocio.

## AUDIOBUS



Tras 25 años en el sector, además de presentar nuestra nueva imagen corporativa, AudioBus lanzó los nuevos catálogos 2019 divididos en 6 secciones/familias:

**División electrónica:** Nuevos productos COACH-AUDIO-MULTIMEDIA con monitores TFT, LED de gran tamaño, Radio 2 DIN ALL IN ONE para autocares 24V y microbuses 12V, Cámaras ESPECIFICAS para microbuses de todas las marcas, Cargadores USB para teléfonos móviles, Letreros LEDs en BLANCO o MULTICOLOR con nueva con sola de control TÁCTIL.

**División lighting:** Nuevos productos de iluminación LED tanto para interior como para el exterior de los vehículos, incluidos FAROS DELANTEROS en tecnología LED (frente a las antiguas Halógena o Xenón)

**División eléctrica:** Todo tipo de accesorios para instalaciones eléctricas, cableados con certificación R118 (fuego). Nuevos interruptores con iluminación LED personalizable con símbolo y el color que nos indique (verde, azul, blanco, rojo o ámbar)

**División accesorios:** Nueva claraboya para cumplir con el reglamento 107 (mayores dimensiones para la salida de emergencia)

**División clima:** Calefacción DIESEL de 12V ó 24V y de 2000W, 4000W u 8000W de potencia.

Recambios y Reparaciones



Filtros Cartés cambia su imagen y ahora es Grupo Cartés.

## El monocepillo para el lavado de grandes y pequeñas flotas

# LITIO WASH

Único en el mundo con batería de Litio

### Novedad Mundial

-  Ecológico: 0 emisiones y 0 ácidos
-  Carga rápida
-  Sin mantenimiento
-  Rápido: 2'/Bus
-  Silencioso
-  Depósito de agua incorporado
-  100% móvil



[www.JmbGrupo.com](http://www.JmbGrupo.com)

+ 34 607 400 483

## CONCURSOS

La Gala Motortec ha premiado a los productos más innovadores expuestos en este certamen. Estos 9 productos fueron elegidos previamente por un jurado y durante toda la Feria estuvieron expuestos en la Galería de Innovación, la apuesta de MOTORTEC por la inversión y el esfuerzo en I+D+i. Entre los concursos organizados en la feria destacan el II Concurso Mejor Técnico Motortec. También el concurso Desafío Trucks para mecánicos de V.I.



Premiados en la Gala Motortec 2019.

## CONTINENTAL



Bajo un mismo stand se engloban todas las divisiones del grupo en España: Continental Automotive, Continental Neumáticos, ContiTech y Best Drive. Nuevos limpiaparabrisas hasta el nuevo tacógrafo 4.0, herramientas para los talleres de todo tipo, turismo y vehículo industrial, soluciones de diagnóstico, sistemas completos de frenado, nuevos productos para la gestión térmica, Kit de correa acanalada con bomba de agua y las recién llegadas escobillas... A esto se suman las novedades en neumáticos de vehículos comerciales y especiales, destacando las nuevas propuestas en soluciones digitales para la flota. En cuanto a servicios, cuenta con 3 redes de talleres especialistas y referentes cada uno en su propio sector: DTCO+ (xpertos en tacógrafo), Centros de frenos ATE (especialistas en frenos) y BestDrive (red de talleres de neumáticos y mecánica rápida).

## JMB



JMB presentó en exclusiva el nuevo monocepillo LITIO WASH, único en el mundo con batería de litio, diseñado para cubrir las necesidades de lavado de grandes y pequeñas flotas. Es ecológico, pues no lleva ni plomo ni ácidos, de carga ultra rápida y 100% móvil, permitiendo lavar dónde y cuándo se quiera. No requiere mantenimiento, es muy silencioso, tiene depósito de agua incorporado y estructura de acero inoxidable con garantía de por vida. Permite lavado de autobuses

en 2 minutos y de camiones en 7. Y todo con un compromiso de atención personalizada durante las 24 horas del día, 365 días al año.

## DT SPARE PARTS



DT Spare Parts presentó su Premium Shop, un programa de fidelización que recompensa de forma sencilla y directa a los talleres a través de su web.

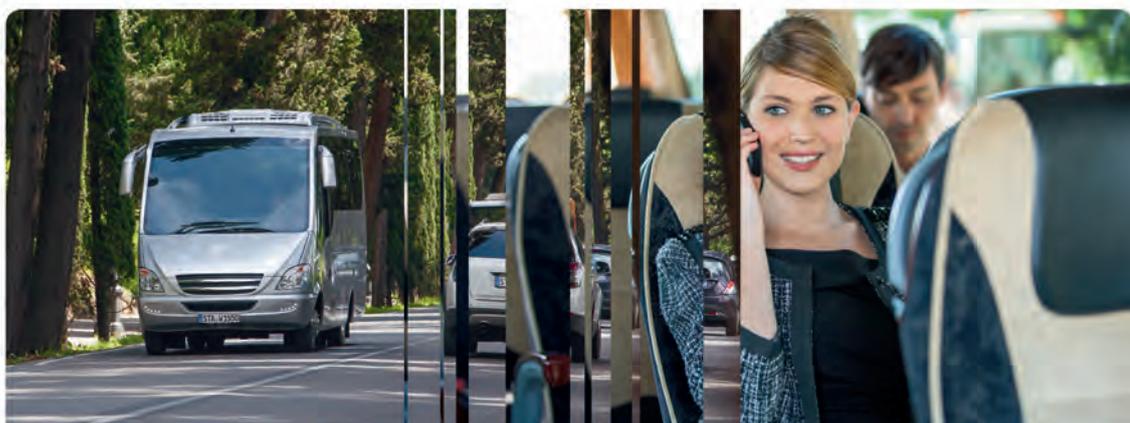
DT Spare Parts, la marca premium de Diesel Technic Group, representa una gama completa con alrededor de 40.000 recambios y accesorios de calidad garantizada para camiones, semirremolques, autobuses, furgonetas, y otras aplicaciones como turismos, maquinaria de obra pública, vehículos agrícolas, motores marinos e industriales, etc.

## SEFAC



El fabricante presentó la gama completa de sus columnas móviles para vehículos industriales: 3 modelos adaptados a cada necesidad con diferentes capacidades de elevación por columna, sistemas con cables o inalámbricos, según la frecuencia de trabajo de los clientes. Se presentó también el servicio "5+", la garantía de 5 años todo incluido, disponible con la compra de columnas nuevas, que asegura un mantenimiento preventivo de los equipos, alarga la vida útil y evita su inmovilización. SEFAC hizo también probar a sus numerosos visitantes, su nueva gama de desmontadoras y equilibradores para neumáticos de vehículos pesados. Todo el equipo de SEFAC España recibió con orgullo el galardón "Toda la vida" por parte de los organizadores de MOTORTEC premiando su fidelidad a esta feria desde sus inicios, en 1991. SEFAC está presente en España desde 1981. Tiene 22 puntos de asistencia técnica en toda la península y las islas, atendiendo sus más de 6.000 columnas funcionando en el país.

Extendiendo el portfolio de productos al segmento de electromovilidad, Webasto suministra calefactores de alto voltaje (HVH 50/70 y HVH 100), potentes, eficientes y rápidos, con destino principalmente a vehículos híbridos enchufables y eléctricos, para los que lanzó dos cargadores de baterías: **Webasto Pure**, modelo básico, y el **Webasto Live**, cargador inteligente y comunicado. Para el segmento de Estaciones de recuperación, reciclaje y recarga, y de la mano de la marca Robinair, presentó la estación AC1234/5i, un modelo que reúne capacidad, automatismo y precisión en un precio muy competitivo. Como complemento a esta oferta presentó un modelo especial de estación, del fabricante Oksys, para trabajos sobre vehículos taller, **modelo 34170M**, dotada de elementos de gran resistencia y prestaciones para trabajos en duras condiciones y con la posibilidad de trabajar con un adecuado transformador a 12V, tensión de batería del vehículo. Pero la novedad más interesante es el lanzamiento de su **nueva página web**, completamente rediseñada, en la que ha incorporado elementos potentes de búsqueda y visualización que permiten realizar una búsqueda más interactiva, ágil y eficaz. Existe además un área restringida para clientes, en la que se puede consultar stock, realizar sus pedidos online y tener un seguimiento de los mismos.



## Confort Webasto – Calefacción y Aire Acondicionado

Webasto ofrece soluciones completas de calefacción y climatización para mini y midibuses que se adaptan fácilmente a las necesidades de cada cliente – todo de una misma fuente. Desde un confortable acondicionamiento en el interior hasta el precalentamiento del motor.



### Calefacciones de Agua

- De 5 a 35 kW de potencia calorífica
- Pre-calentamiento del motor
- Regulación progresiva de temperatura



### Calefacciones de Aire

- De 2 a 22 kW de potencia calorífica
- Calefacción eficiente y rápida
- Diseño compacto



### Sistemas de Aire Acondicionado

- De 4 a 28 kW de potencia frigorífica
- Componentes de primera calidad
- Accesorios versátiles para soluciones personalizadas

**Webasto Thermo & Comfort Ibérica, S.L.U.**  
 C/Mar Tirreno,33  
 28830, San Fernando de Henares (Madrid)  
 Tel.91 626 86 10  
 Mail:info@webasto.es  
 www.webasto.es • www.webasto-diavia.es



# GUAGUAS MUNICIPALES INCORPORA OCHO AUTOBUSES ARTICULADOS

APUESTA POR MAN Y CASTROSUA PARA SUS LÍNEAS DE MAYOR DEMANDA

**LA COMPAÑÍA SE ENCUENTRA INMERSA EN EL PROGRAMA MÁS AMBICIOSO DE RENOVACIÓN DE FLOTA DE LA ÚLTIMA DÉCADA, QUE SUMARÁ UN TOTAL DE 86 NUEVAS GUAGUAS DURANTE LOS EJERCICIOS 2018 Y 2019**

**E**l concejal de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria y presidente de Guaguas Municipales, José Eduardo Ramírez, y el concejal de Promoción Económica, Turismo y Empleo, Pedro Quevedo, acompañados por el director general de la empresa de transportes, Miguel Ángel Rodríguez, presentaron las nuevas guaguas articuladas de la marca MAN y carrocería Castrosua.

Del conjunto de los 86 nuevos vehículos, que estarán a disposición de los viajeros en 2019, Guaguas Municipales incorporará 23 vehículos articulados -18 metros- para los servicios de mayor ocupación de clientes; 57 guaguas de 12 metros, cinco de 10 metros y un vehículo con tecnología eléctrica 100%, que servirá como banco de pruebas y antesala a la puesta en marcha de la MetroGuagua.

## LOS 8 NUEVOS ARTICULADOS DE MAN Y CASTROSUA

Las nuevas unidades tienen carrocería Castrosua City Versus sobre bastidor MAN A24 y una longitud de 18 metros. El modelo del motor de las ocho guaguas es MAN D2066 LuH 59 Euro GC, con una cilindrada de 10.518 centímetros cúbicos. En cuanto a la potencia de las guaguas cuentan con 360 CV a 1.700 rpm. Estos motores están ajustados a la normativa Euro VI. En su interior hay capacidad para 36 pasajeros sentados (36 butacas con cuatro asientos PMR y 104 pasajeros de pie. Además, hay dos espacios reservados para sillas de ruedas o sillas de bebé. Estas guaguas son plenamente accesibles. Además del sistema 'kneeling' de elevación y descenso, cuentan con una rampa eléctrica telescópica. Todas estas guaguas cumplen con las especificaciones del Reglamento 107, están homologados como clase I y tienen sistemas de resistencia al vuelco, según el reglamento R-66.02. Poseen, además, sistema de aire acondicionado Hispacold y tomas de USB para que los clientes puedan recargar sus dispositivos electrónicos. Tiene un sistema contra incendio llamado Fogmaker. Además, disponen de cámaras perimetrales para la detección de los ángulos muertos.

El fuelle o la zona articulada es algo más traslucido que lo habitual para una mayor luminosidad en el interior. Además, estas unidades incorporan pantallas para información en el interior del vehículo.

## “ESTE MODELO SE ADAPTA A NUESTROS REQUERIMIENTOS DE FIABILIDAD, POTENCIA, CAPACIDAD Y CONFORT”

MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ, DIRECTOR GENERAL DE GUAGUAS MUNICIPALES

¿Por qué han apostado por los vehículos articulados MAN con carrocería Castrosua? En primer lugar, debemos decir que MAN fue el ganador de la licitación para la adquisición de estos vehículos. Dicho esto, hay que añadir que fue el ganador porque las características técnicas del mismo, unido a las especificaciones de carrocería proporcionadas por Castrosua, lo convierten en un vehículo idóneo para dar cobertura a nuestras necesidades, ya que se adapta plenamente a nuestros requerimientos de fiabilidad, potencia, capacidad y confort.



Están haciendo una gran apuesta por la movilidad de alta capacidad. ¿Cómo será MetroGuagua y cuándo arranca? La Metroguagua (nuestro proyecto de línea de alta capacidad tipo BRT) está previsto que entre en funcionamiento a finales del 2021. Nos estamos tomando un tiempo para estudiar adecuadamente el vehículo idóneo para esta línea. Sabemos que queremos un vehículo de alta capacidad, más allá de los 18 metros, por lo que sería un articulado con doble eje trasero que lo pondría en torno a los 21 metros, o un biarticulado de 24 metros. Justamente en este mes de marzo vamos a iniciar un RFI (Request for information) con objeto de poder definir exactamente las características últimas de dicho vehículo y asegurarnos que las mismas se encuentran presentes en el mercado. Una de las principales características que hemos de concretar será el tipo de propulsión que usaremos. Bajo la premisa de optar necesariamente por un sistema de mínimas emisiones, hemos de considerar en paralelo otra serie de parámetros (fiabilidad, coste...), por lo que esperamos tener clara la decisión a este respecto en el último trimestre del año.

## “NUESTRA RELACIÓN CON GUAGUAS NO TERMINA CON LA ENTREGA DEL VEHÍCULO”

PEDRO DÉNIZ, DIRECTOR COMERCIAL DE CAMIONES, VEHÍCULOS DE OCASIÓN Y LOGÍSTICA EN MAN V.I. IMPORTADOR CANARIAS, S.L.

¿Cuántas unidades de MAN forman parte de la flota de Guaguas Municipales?

Dentro de su flota de autobuses, Guaguas Municipales cuenta con 77 vehículos de la marca MAN, entre los que encontramos vehículos de 10, 12 y 18 metros.



¿Cómo es la relación entre este operador y la marca y qué relevancia tiene MAN en el mercado canario de buses? Nuestra relación con Guaguas no termina con la entrega del vehículo, sino que gran parte de los autobuses MAN tienen suscritos contratos de mantenimiento y reparación, lo que nos permite ofrecer un servicio completo y de calidad en el que todos nuestros recursos se optimizan para garantizar el mayor número de unidades disponibles.

Dentro del mercado canario, los autobuses MAN se han consolidado como un socio fiable, eficiente y seguro para todos nuestros clientes, que unido al grupo de profesionales que forman la plantilla de MAN Importador Canarias, nos ha permitido ser en los últimos años la marca líder en la venta de autobuses discrecionales. Nuestro objetivo es ofrecer soluciones para todas las demandas que nos plantean los clientes para ofrecerles el mejor servicio y que sigan apostando por nosotros en el futuro.

## “CERCA DEL 80% DE SU FLOTA ES DE GRUPO CASTROSUA”

JOSÉ LUIS BAEZ, GERENTE DE INSULAR Y RESPONSABLE COMERCIAL ZONA CANARIAS DE GRUPO CASTROSUA

¿Cuántas unidades de Castrosua forman parte de la flota de Guaguas Municipales con esta nueva entrega? Guaguas Municipales tiene al día de hoy 197 unidades fabricadas por Castrosua de un total de 248 de parque móvil, por lo que podemos decir que cerca del 80% de su flota es de Grupo Castrosua.

¿Qué peso tiene para el Grupo Castrosua la movilidad en autobús y autocar de las Islas Canarias y en concreto de Gran Canaria? Somos uno de los

principales suministradores de carrocerías para las Islas Canarias y para nosotros es vital ya que tenemos a 3 clientes importantes tanto en Gran Canaria como en Tenerife. Cerca del 15% de la fabricación nacional de las carrocerías del 2018 fueron destinadas a las Islas. Además, con el objetivo de atender las necesidades de nuestros clientes canarios, tenemos nuestro taller de servicio oficial en Las Palmas, Insular que lleva prestando servicio en las islas desde hace casi 35 años.





# DBUS INCORPORA 14 NUEVOS AUTOBUSES HÍBRIDOS DE MAN

CON ESTA ENTREGA, YA SON 19 UNIDADES DEL MODELO LION'S CITY HÍBRIDO EN SU FLOTA

**CON LA INCORPORACIÓN DE ESTOS 14 NUEVOS AUTOBUSES HÍBRIDOS, CASI EL 45% DE LA FLOTA DE 12 METROS DE DBUS ES YA ELÉCTRICO-HÍBRIDA, CONSTITUYENDO UNA DE LAS FLOTAS MÁS RESPETUOSAS CON MEDIO AMBIENTE**

**E**n la flota de Dbus circulan ya los 14 nuevos autobuses híbridos de 12 metros del modelo Lion's City NL HÍBRIDO (A37) de MAN, el último modelo de autobús híbrido que Dbus ha ido incorporando a su flota.

Los vehículos se han presentado en el Ayuntamiento de San Sebastián en un acto que ha contado con la presencia del Alcalde de San Sebastián, Eneko Goia, así como la Concejala de Movilidad y Transportes, Pilar Arana, el Director Gerente de Dbus, Igor Gonzalez, y Tomás Merino, Responsable Comercial de Vehículos Urbanos de MAN Truck & Bus Iberia.

Los autobuses presentados han ido entrando progresivamente en servicio para sustituir a los autobuses diésel más antiguos de la Compañía, continuando con su plan de renovación de la flota.

#### CARACTERÍSTICAS DE LOS AUTOBUSES HÍBRIDOS

Dbus disponía ya de 5 autobuses híbridos de MAN, cuatro de este mismo modelo. El autobús MAN Lion's City NL Híbrido permite una reducción de las emisiones en torno a un 25% respecto a autobuses diésel de características similares, poniendo de relieve el constante compromiso de Dbus con la ecología y la sostenibilidad. En esta línea, se prevé una reducción anual de emisiones de CO2 de 350 toneladas.

Al igual que esos vehículos, los nuevos autobuses híbridos disponen de algunas mejoras:

- Una configuración "serie" con ausencia de caja de cambios que proporciona un alto nivel de confort de la conducción.

## “EL 50% DE LA FLOTA DE DBUS SERÁ HÍBRIDO-ELÉCTRICA EN 2019”

IGOR GONZÁLEZ, DIRECTOR GERENTE DE DBUS

¿Cuántos vehículos de la marca MAN o porcentaje de ellos hay en su flota? Dbus cuenta con 134 autobuses, de lo que 104 son de la marca MAN y de ellos 19 en concreto son híbridos. Precisamente acabamos de incorporar 14 nuevos autobuses híbridos del modelo Lion's City NL HÍBRIDO (A37) que ya están prestando servicio en las diferentes líneas de autobús de San Sebastián.



¿Cuál es el plan a medio plazo de Dbus en materia de electromovilidad y/o propulsiones alternativas al diésel? Nuestro objetivo a corto plazo es que el 50% de la flota sea eléctrico-híbrida y esperamos alcanzar a finales de este año esta meta, con lo que conseguiríamos adelantar un año al objetivo que estaba previsto para 2020. El entorno legislativo ya está reafirmando la apuesta que estaba realizando Dbus desde que en 2011 incorporamos el primer autobús híbrido y, en esta línea, destaca la Ley de Movilidad Sostenible que acaba de aprobar el Gobierno Vasco y que establece una reducción del consumo de energía de un 35% en 2030 y de un 60% en 2050. Nuestra intención es superar estos hitos recogidos en la actual normativa vasca, ya que el proceso de descarbonización en Dbus está ya muy avanzado al tener ya el 50% de la flota eléctrico-híbrida, siendo el objetivo para 2030-2035 que el 100% de la flota sea eléctrico-híbrida.

## “LA RELACIÓN ENTRE DBUS Y MAN ES SÓLIDA Y DE LARGA TRAYECTORIA”

MANUEL FRAILE, DIRECTOR BUSES DE MAN TRUCK AND BUS IBERIA

¿Cómo es la relación entre la marca y la compañía DBUS?

De las 104 unidades de la marca MAN en la flota de Dbus, 19 son buses híbridos y el resto de unidades



MAN son diésel de 12 y 18 m. La relación entre Dbus y MAN es sólida y de larga trayectoria, está asentada en la confianza establecida a lo largo del tiempo.

Desde MAN el objetivo es satisfacer las necesidades de nuestros clientes, estando a su lado en todos los momentos de la vida de cada unidad MAN, facilitando el negocio del cliente y mejorando su eficiencia. Nosotros estamos muy agradecidos por la confianza que nos da Dbus y esperamos seguir cumpliendo con sus expectativas en el futuro.

- Regeneran la energía de frenado, con una frenada más suave, mayor conservación de los elementos mecánicos de freno y máximo aprovechamiento del sistema de almacenamiento de energía.
- Disponen de la novedosa función Arrive & Go, con la que el autobús funciona exclusivamente en modo eléctrico cuando se acerca a una parada, durante y cuando inicia la marcha sin emitir gases ni contaminar acústicamente el entorno.
- Disponen de letrero de parada solicitada en la parte de atrás para favorecer la comodidad de las personas usuarias.
- Tienen dos cargadores USB para poder cargar gratuitamente los dispositivos electrónicos durante el viaje.
- También disponen de cámaras en las puertas para evitar atrapamientos y al realizar la maniobra de marcha atrás para evitar colisiones.
- Luces de led a los lados de las puertas que se encienden al abrir y cerrar las mismas.
- Toda la iluminación de los vehículos, incluida la de los letreros exteriores, es led, consiguiendo un mayor ahorro energético y una mayor visibilidad.



La incorporación de estos nuevos vehículos supone una inversión de 4.632.600 euros, que está siendo financiada a través de un préstamo bancario. Se trata de la operación de compra de autobuses más importante realizada por Dbus en las últimas décadas.

**EL AUTOBÚS MAN LION'S CITY NL HÍBRIDO PERMITE REDUCIR LAS EMISIONES EN TORNO A UN 25% RESPECTO A AUTOBUSES DIÉSEL DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES**



**SECCIÓN OFICIAL  
Y EXCLUSIVA DE  
COMUNICACIÓN DE**



# EL BREXIT Y LA HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS

PROPUESTA DE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS  
DEL RÉGIMEN DE UK TRAS LA SALIDA DE LA UE

**EN SEPTIEMBRE DEL PASADO AÑO, EL GOBIERNO DEL REINO UNIDO, PUBLICÓ LA NOTA TÉCNICA TITULADA "HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS SI NO HAY ACUERDO BREXIT"**

**D**espués de un período de compromiso con una amplia gama de partes interesadas, el Reino Unido, emite una nota para poner al día la situación, y proporcionar más detalles sobre el plan. También explica lo que se debe hacer en este momento para solicitar una homologación provisional en el Reino Unido en caso de que no haya acuerdo. El Gobierno ha aceptado en principio las condiciones de la salida ordenada y sin contratiempos del Reino Unido de la UE, tal como se esta-

blece en el Acuerdo de retirada. El Gobierno también ha acordado los términos generales de la futura relación, tal como se establece en el esbozo de la Declaración Política, que acerca a un acuerdo. Si bien el Gobierno del Reino Unido, no quiere ni espera que se produzca una situación sin acuerdo, piensa que es deber de un gobierno responsable prepararse para una serie de resultados adversos, y por ello, seguirán trabajando en esos planes y perfeccionándolos, para asegurarse de que sean sólidos y de que el mercado siga funcionando en cualquier caso. En caso de no haber acuerdo, se requerirá la aprobación provisional del Reino Unido para registrar cualquier vehículo que no se encuentre en el Reino Unido antes de su salida. Los vehículos en el Reino Unido antes de la salida pueden seguir comercializándose sobre la base de una homologación de la UE existente que era válida en el punto de salida antes del 29 de marzo.



Puede ver la nota en el siguiente enlace o código:  
<https://goo.gl/SEdL5n>

## HOMOLOGACIÓN PROVISIONAL

El Reino Unido expedirá una homologación provisional a los fabricantes con una homologación de la CE que sea válida en el momento de la salida (excluyendo las homologaciones del Reino Unido e11 que sean válidas en el punto de salida, y que seguirán siendo válidas en el Reino Unido). Este proceso se completará cuando se reciba una solicitud de un fabricante o de su representante autorizado. Se trata de un proceso de conversión administrativa destinado a reducir al mínimo la carga para la industria y a facilitar la venta y comercialización continuas de productos en el Reino Unido después de la salida. La homologación provisional será válida por un período de tiempo limitado de 2 años. Los fabricantes tendrán que convertir sus homologaciones provisionales en una homologación completa del Reino Unido antes de que finalice su validez de dos años. El Gobierno tiene la intención de promulgar un nuevo instrumento de legislación secundaria des-



pués de la salida, para introducir el régimen completo, del que se darán más detalles en fechas posteriores.

Este enfoque preparará al Reino Unido y a los fabricantes para una situación en la que no hay acuerdo, minimizando los costes innecesarios para la industria si esta situación no se materializa. En esta fase, la homologación provisional será opcional para los remolques, los motores de las máquinas móviles no de carretera y los componentes, y para éstos el fabricante podrá optar por comercializar los productos sobre la base de una aprobación válida de la UE.

#### GUÍA DE AYUDA

Para ayudar a la industria y a otras partes interesadas, se ha elaborado una guía que proporciona información más detallada sobre el sistema propuesto. Para asegurarse de que los fabricantes están preparados para todas las eventualidades, debería empezar a prepararse elaborando una lista de homologaciones de vehículos completos de la UE que podría querer convertir en homologaciones provisionales del Reino Unido, y que se utilizarán después de la salida de la UE y en ausencia de otro acuerdo.

Una vez que el fabricante tenga una lista, aconsejan enviarla utilizando el proceso que se describe en su sitio web: <https://www.vehicle-certification-agency.gov.uk/eu-exit.asp>. Esto asegurará que el Reino Unido tenga la información pertinente para

apoyar cualquier eventualidad; y animan a los fabricantes a que las solicitudes se presenten cuanto antes.

También informan que no será necesario convertir las aprobaciones de la CEPE de las Naciones Unidas, ya que seguirán siendo válidas tanto para los mercados del Reino Unido como para los de la UE, ya que el Reino Unido seguirá siendo parte contratante de todos los acuerdos de la CEPE. Además, las Homologaciones Nacionales de Pequeñas Series del Reino Unido no necesitarán ser convertidas, los esquemas de Homologación de Vehículos Individuales y los esquemas de Homologación de Vehículos de Motocicleta Individual continuarán como están.

Cualquier duda o consulta al respecto, pueden enviarse al siguiente correo electrónico: [UKTA@vca.gov.uk](mailto:UKTA@vca.gov.uk)

Agustín Gómez Pereira  
Secretario General de Ascabús

C/Orense nº 34, Planta 9ª, Edificio Iberia Mart II  
28020 Madrid  
Telf. 699594987 / Fax. 913450377  
[www.ascabus.es](http://www.ascabus.es)



# DHOLLANDIA

nº 1 en el mundo en elevadores hidráulicos

[www.dhollandia.com](http://www.dhollandia.com)

[info@dhollandia.es](mailto:info@dhollandia.es)

#### DHOLLANDIA MADRID

Calle Haití 15, P. I. Bañuelos  
28806 Alcalá de Henares, Madrid  
Tel. (+34) 91 877 16 50

#### DHOLLANDIA BARCELONA

Calle Arquímedes 18, P. I. Navinca  
08210 Barberà del Vallès, Barcelona  
Tel. (+34) 93 718 09 94





## LA COMUNIDAD DE MADRID MEJORA LA ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS DE INTERURBANOS

La consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo, presentaba en el municipio madrileño de El Álamo el Programa de Mejora de Accesibilidad de la región. Se actuará en 452 paradas de 110 localidades de menos de 20.000 habitantes, con una inversión global de más de 3,1 millones de euros. Más de 520.000 vecinos se van a beneficiar de importantes mejoras en la comodidad y accesibilidad de las paradas de los autobuses interurbanos que los comunican con otros núcleos de población y con la capital.



## FECAV PIDE MEJORAS DE INFRAESTRUCTURA PARA IMPULSAR EL AUTOBÚS

La Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajero (FECAV) celebró el 5 de marzo su Asamblea General anual. En representación de la Generalitat de Catalunya, estuvo presente el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, el secretari de Infraestructures i Mobilitat, Isidre Gavín, entre otros miembros del Departament. También asistieron representantes del Área Metropolitana de Barcelona.

En la clausura del acto, el presidente de FECAV, José María Chavarría, pidió mejoras en las infraestructuras para impulsar el transporte en autobús. Concretamente, se refirió a la necesidad de nuevos carriles bus. En relación al transporte público regular interurbano en autobús, José María Chavarría, destacó la necesidad de implementar un modelo estable de financiación y contratación. Asimismo, también pidió una actualización de los costes de transporte, para adaptarlos a la realidad que tienen que soportar los operadores. El presidente de FECAV también incidió en la necesidad de un plan para la integración tarifaria de todo el territorio de Catalunya. Destacó como prioritaria la renovación de las estaciones de autobuses de algunas ciudades catalanas. Pidió además la implicación de la Administración para contribuir a hacer más limpia la flota de transporte discrecional de Catalunya a través de un programa de ayudas.

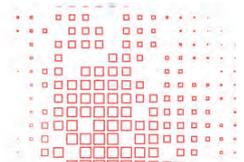
## LA UITP LANZA UN MANIFIESTO DE MOVILIDAD DE CARA A LAS ELECCIONES EUROPEAS

Put Mobility on Top es su denominación. Su objetivo es claro: que los próximos responsables en las tomas de decisión en la UE tengan en cuenta en sus agendas la Movilidad. La UITP espera que los eurodiputados que tengan presente la movilidad en sus mentes se suscriban al nuevo manifiesto.

Más de dos millones de personas en Europa están empleadas directamente en el sector del transporte público. La UITP, que representa a más de 450 operadores y autoridades de transporte público en todos los estados miembros de la UE, quiere alentar a los nuevos responsables de la toma de decisiones de la UE a garantizar que la movilidad esté por encima de todas las nuevas políticas relevantes de la UE.



**CONFEBUS  
SUMMIT  
2019**



## CONFEBUS CELEBRA SU PRIMER SUMMIT

CONFEBUS SUMMIT 2019 tiene lugar en Madrid los días 26 y 27 de marzo. Nace con el objetivo de poner en valor la aportación que hace el Autobús a nivel económico y social, además de posicionar a nuestro Sector como actor relevante y estratégico en la agenda institucional del Transporte. Desde la Confederación se indica: "Hemos querido promover este primer encuentro para ofrecer un foro que aglutinará a los expertos y key players del Sector y donde se darán a conocer las últimas tendencias y retos de la movilidad, con el foco puesto en la movilidad sostenible, la eficiencia, la digitalización, la intermodalidad, así como la integración y accesibilidad de todos los usuarios."



ACTUALIDAD  
→ INSTITUCIONAL



## LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE MADRID DA LA RAZÓN A BLABLACAR

La Audiencia Provincial de Madrid desestimó el recurso de apelación de Confebus contra la sentencia dictada por el Juzgado de lo Mercantil número 2 en febrero de 2017. En el comunicado emitido por BlaBlaCar se indica:

*Jaime Rodríguez de Santiago, director general para Iberia y Alemania de BlaBlaCar: "La sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid a favor de BlaBlaCar nos llena de orgullo y alegría".*

*"Somos una red social, no un medio de transporte. Somos una red social de coche compartido que permite a sus miembros compartir los costes inherentes a un viaje sin que los conductores obtengan beneficio por ello. Somos una plataforma tecnológica regulada por la Directiva de los servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico que permite poner en contacto a un conductor particular, a un conductor privado que tiene previsto realizar un viaje, con otra persona que tiene pensado realizar ese*

*mismo trayecto, y así no viajar con asientos vacíos. Y todo ello, y con mayor contundencia que en la anterior sentencia, si cabe, ha sido reconocido y puesto de manifiesto en el fallo dictado.*

*Han sido cinco años de incertidumbre, sí, pero cinco años de alegrías: en enero de 2016, el Juzgado de lo Mercantil número 2 desestima ya las medidas cautelares presentadas por Confebus contra BlaBlaBar, y un año más tarde, en febrero de 2017, el mismo juzgado falla nuevamente a favor de BlaBlaCar en la demanda formal por competencia desleal. Hoy, 21 de febrero de 2019, conocemos que BlaBlaCar vuelve a ganar la demanda de apelación presentada por Confebus ante la Audiencia Provincial de Madrid. Una sentencia que deja claro que BlaBlaCar no es un sistema de transporte y que, además, establece una clara diferenciación entre modelos claros de economía colaborativa, como BlaBlaCar, frente a otros bajo demanda."*



Avda. Rebullón s/n - P.I. A Portela • 36416 Mos, Pontevedra, España • Tlf: 986 288 934 • Fax: 986 498 890

Delegación Madrid: Solidaridad 9 • P.I. Los Olivos • 28906 Getafe - Madrid • Tlf: 91 357 87 13

[www.atlasautobus.com](http://www.atlasautobus.com) • [info@atlasautobus.com](mailto:info@atlasautobus.com)

## Recambios y Accesorios para Autobuses y Autocares

ILUMINACIÓN - EMBELLECEDORES - CARROCERÍA - INTERIORES - AUDIO & VIDEO - SISTEMAS DE PUERTA



AYATS-BEULAS-BMC-BOVA  
CAMO-CAETANO-CARSER  
CARSA-CASTROSUA-CARBUS  
FAREBUS-FERQUI-INDCAR  
INTEGRALIA-IRISBUS-IRIZAR  
MAN-MARCOPOLO-MERCEDES  
NEOPLAN-NOGE-OBRADORS  
OTOKAR-SETRA-SUNSUNDEGUI  
STACO-TEMSA-UNVI-UGARTE  
VOLVO

**Euroliners y Eurotrims Distribuidores exclusivos para España y Portugal**



## DBUS COMPARTE SU EXPERIENCIA EN MOVILIDAD ELÉCTRICA

Dbus ha compartido su experiencia y proyectos vinculados a la electromovilidad en el festival MOUVEMENTS sobre movilidad organizada por el Sindicato de Movilidad de la Communauté d'Agglomération Pays Basque en San Juan de Luz. En la jornada, Javier Vallejo, Director Adjunto de Dbus, ha explicado el compromiso de Dbus con la electromovilidad y el transporte medioambientalmente sostenible, así como los proyectos vinculados a ella que actualmente se están trabajando en la Compañía. Dbus participa junto al Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA) y la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa (ATTG) en el proyecto europeo E-MOBASK, que tiene como objetivo promover y facilitar el uso del transporte público en la Eurociudad Vasca.

## MOVENTIA TRASLADA SU SEDE Y PONE EN MARCHA UN NUEVO MODELO DE TRABAJO

Moventia ha anunciado que cambia de sede corporativa e inicia un proceso de transformación para optimizar e innovar la manera de trabajar de la compañía. A partir de mediados de 2019, la empresa ocupará el nuevo edificio del Grupo Bon Preu en Sant Cugat del Vallès, situado en la Avenida Vía Augusta, 103.

Coincidiendo con el cambio de sede, Moventia inicia un proyecto de transformación cultural centrado en las personas y en el que nuevo edificio actuará como palanca para encarar esta estrategia y permitirá implantar una nueva manera de trabajar que impactará de manera directa en la tecnología, metodología, procesos, espacios y cultura de la organización.



## JAVIER ESCUDERO NUEVO RESPONSABLE DE RETAIL DE EVOBUS IBÉRICA

El pasado 10 de enero se incorporó Javier Escudero para asumir la Responsabilidad del Área de Retail dentro del Departamento comercial de Daimler Buses (EvoBus Ibérica, S.A.U.) para sus dos marcas Mercedes-Benz y Setra en sustitución de Luis Peña quien pasó a hacerse cargo de la Gerencia de Ventas en Mercedes-Benz Financial Services España EFC S.A.

Escudero, hasta entonces Jefe de Proyecto en Alstom, es Ingeniero Electrónico por la Universidad Pontificia de Comillas. Completó sus estudios con un Master en Administración de Empresa impartido por IESE Business School de la Universidad de Navarra.

Javier Escudero cuenta con una larga trayectoria internacional habiendo liderado proyectos llave en mano de gran envergadura para varios clientes de Alstom tanto en España, Australia, Hungría, Singapur, Argelia y Atlanta en Estados Unidos. Cabe destacar la implantación de dos líneas de metro en Atlanta en un entorno complejo.

## GUAGUAS MUNICIPALES ACTIVA LA LÍNEA RÁPIDA X47

Guaguas Municipales ha puesto en funcionamiento la línea exprés X47, un nuevo concepto de servicio rápido que conecta a primera hora de la mañana de forma directa Tamaraceite con el área de Santa Catalina – Puerto en ambos sentidos. Los concejales de Movilidad y del distrito de Tamaraceite-San Lorenzo-Tenoya, José Eduardo Ramírez y Mercedes Sanz, respectivamente, acompañados por del director general de Guaguas Municipales, Miguel Ángel Rodríguez y el asesor del área de Movilidad, Heriberto Dávila, han viajado en uno de los trayectos inaugurales de esta nueva línea.



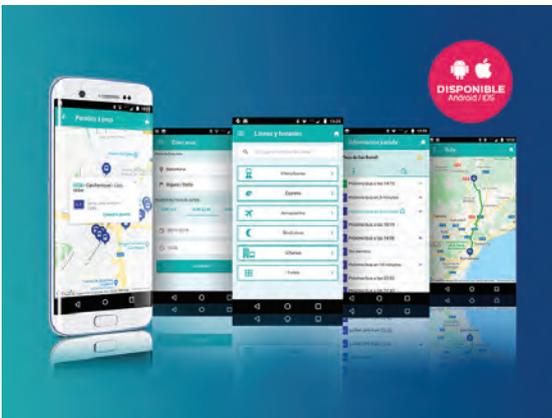


## AMB, EMT MADRID Y VITRASA PRUEBAN EL ELÉCTRICO APTIS

La primera cesión en España del prototipo tuvo lugar el 15 de enero de 2019 en Sant Joan Despí. Las pruebas tuvieron lugar en el servicio de Bus Metropolitano del AMB, y se desarrollaron en recorridos del Baix Llobregat operadas per Baixbus y del Barcelonès Nord operadas per Tusgsal, así como algunas líneas que gestiona TMB y que circulan por el centro de la ciudad de Barcelona. “Este acuerdo de colaboración entre AMB y Alstom se enmarca en la estrategia metropolitana de electrificación de la flota de vehículos de transporte, con emisiones cero”, explicaba el vicepresidente de Movilidad y Transporte del AMB y alcalde del municipio, Antoni Poveda.

En Madrid, fue probado en febrero por la EMT. El gerente de EMT, Álvaro Fernández Heredia, ha destacado que la empresa municipal es “pionera en el ensayo de prototipos de autobús y en la realización de pruebas con nuevos modelos de propulsión o de carrocería”. Fernández Heredia ha señalado que “EMT Madrid cuenta con la tercera mayor flota de buses eléctricos de Europa.”

Vitrasa, gestor del autobús urbano de Vigo, también lo ha probado en febrero. Recorrió la línea circular C1 entre Plaza de América y Policarpo Sanz.



## SAGALÉS ESTRENA NUEVA APP CON TODA LA INFORMACIÓN DE SUS LÍNEAS

Sagalés estrena nueva aplicación para smartphones y tables que sustituye a la publicada en 2015. La nueva versión, totalmente renovada, cuenta con nuevas y completas funcionalidades que hacen de ella una herramienta fácil y cómoda para obtener toda la información de las líneas y servicios de Sagalés. Entre las nuevas funcionalidades de su nueva App, destaca la información en tiempo real de la hora de paso del bus, información de todas las líneas tanto en Cataluña como en Baleares y la opción de comprar billetes online desde la misma aplicación. Está disponible en catalán, castellano e inglés y ya se puede descargar tanto en Android como en IOS.

## CAMBUS AMPLÍA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN JAÉN

Tan sólo dos meses después de iniciar los servicios en la línea regular Jaén-Córdoba, CAMBUS amplía y mejora las opciones de movilidad de los usuarios con esta integración en el sistema tarifario. CAMBUS, grupo de transporte andaluz, ampliará los servicios de transporte y movilidad en la provincia de Jaén para las localidades de Villanueva de la Reina y Cazalilla. Los vecinos de la zona podrán acceder a billetes más económicos y a una conexión más directa y segura a través de Autovía con núcleos como Andújar o Jaén, los más demandados en la comarca. Las localidades de Villanueva de la Reina y Cazalilla se integran en el sistema tarifario del Consorcio Metropolitano de Transportes de Jaén.





## MÁS DE 10 MILLONES DE KILÓMETROS ELÉCTRICOS DE LOS AUTOBUSES SOLARIS

A finales de 2018, la distancia recorrida por los autobuses eléctricos de Solaris superaba los 10 millones de Kilómetros, desde la presentación de la batería Urbino en 2011.

Hasta ahora, Solaris ha entregado o recibido comisiones por casi 400 vehículos eléctricos; en 2017, ocupó el primer lugar en Europa a este respecto, con una cuota de mercado del 18%. Unos cientos de Urbinos eléctricos circulan en la actualidad por 16 estados y 38 ciudades europeas.

## LUXEMBURGO LANZA UN NUEVO PEDIDO DE AUTOBUSES ELÉCTRICOS A IRIZAR

No cabe duda que Irizar se está convirtiendo en un referente en Luxemburgo con esta nueva adquisición, y es que la ciudad de Luxemburgo contará este año con 27 autobuses Irizar 100% eléctricos, cero emisiones.

Esta vez ha sido la empresa Voyages Simon quien ha confiado en Irizar e-mobility con la compra de 6 autobuses 100% eléctricos, cero emisiones del modelo Irizar ie bus de 12 metros de longitud así como sus infraestructuras de carga. Esta adquisición incluye también los contratos de reparación y mantenimiento. El Grupo Voyages Emilie Weber ya ha adquirido 21 autobuses eléctricos Irizar, de los cuales 7 ya están circulando a pleno rendimiento por Luxemburgo, y ahora se suman 6 nuevas unidades adquiridas por la empresa Voyages Simon.



## VDL BUS & COACH GANA EL PREMIO ALEMÁN EBUS 2019

El Premio EBUS, uno de los premios ambientales más importantes de Alemania para la industria del transporte público, se presenta cada dos años a empresas que han hecho una contribución importante al desarrollo del transporte público eléctrico en Alemania. VDL Bus & Coach ganó el premio en la categoría "Fabricante de e-buses". Siguiendo la tradición, la ceremonia de presentación se llevó a cabo en la víspera de la Conferencia VDV (Asociación de Compañías de Transporte Alemanas) sobre autobuses eléctricos y la feria comercial que lo acompaña ElekBu. Boris Höltermann, Director General de VDL Bus & Coach Deutschland GmbH, comentó: "Las empresas alemanas de transporte público han elegido a VDL Bus & Coach como el mejor fabricante debido en parte a la alta disponibilidad operativa. "Este es un premio especial del que estamos muy orgullosos y que también llama la atención sobre nuestra posición como un socio confiable para la transición al transporte público eléctrico".

## ESTRENO DE LOS PRIMEROS SPINTER CITY 75 DE LA NUEVA GENERACIÓN

El Mercedes-Benz Sprinter City 75 desempeña un papel especial en la nueva generación de minibuses debido a su tecnología única. La empresa de autobuses Frank & Stöckle recibió cuatro minibuses. Sus Sprinter City 75 de la nueva generación realizarán su servicio en Göppingen y su área metropolitana.

Por su parte, la empresa Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) ha puesto en funcionamiento tres autobuses urbanos totalmente eléctricos de Mercedes Benz.





## ATLAS BUS CONTINÚA EN CRECIMIENTO Y CONSOLIDACIÓN

Atlas Bus cerró el año 2018 con una cifra récord en su historia, alcanzando los 8.9 millones de euros, unos magníficos resultados teniendo en cuenta que la media sectorial se ha contenido. Desde Atlas Bus se indica que fue "un año extraño para todo el sector, con un súbito cambio de gobierno, previsiones de subida en combustibles, imposiciones para cambios en el modelo de movilidad, introducción en el parque móvil de vehículos híbridos, eléctricos y la incertidumbre ante futuros concursos de los años venideros." A pesar de todo ello, Atlas Bus se ha consolidado fuertemente en el mercado nacional y Portugués, aportando este último un crecimiento del 16%. La exportación general creció en un 15%. La compañía tiene grandes proyectos para el año 2019, y la incorporación de distribuciones como Eberspächer Sutrak y Brusa, son un gran incentivo y motivación para seguir en esta línea. Desde la Dirección y todo el equipo de Atlas, "se agradece a todos los clientes y proveedores su compromiso con la compañía."

## SERVIBUS CLIMA NUEVO DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA DE RECAMBIOS EBERSPÄCHER SUTRAK

La marca alemana Eberspächer Sutrak ha confiado en Servibus Clima la distribución de recambios para el mercado español. Servibus Clima es una empresa con amplia experiencia en el sector del aire acondicionado y calefacción para vehículo industrial. La gran capacidad técnica, el trato personalizado y el amplio stock de múltiples referencias hacen que los clientes tengan total confianza en la empresa. La amplia gama de productos que ofrece la marca alemana, permite a Servibus, poder cubrir cualquier necesidad del cliente en un periodo de tiempo reducido.



## CONTINENTAL ABRE EL LABORATORIO DE INVESTIGACIÓN "TARAXAGUM LAB ANKLAM"

Continental, empresa de tecnología y fabricante de neumáticos premium, ha inaugurado oficialmente su laboratorio de investigación "Taraxagum Lab Anklam" en Anklam, Mecklemburgo-Pomerania Occidental, Alemania. El edificio cubre un área de 30.000 metros cuadrados. Este nuevo espacio se establece como base para futuras investigaciones sobre agricultura y el proceso de extracción de diente de león ruso, como fuente alternativa de materia prima al árbol de caucho en los trópicos. Los resultados positivos de la investigación permitirán a Continental introducir esta materia prima en la producción en serie dentro de diez años, con el objetivo de obtener una proporción creciente de la demanda de caucho natural proveniente de esta planta.



## OFERTA AMPLIADA ADECUADA PARA AUTOBUSES DE LA SERIE O 500 DE MERCEDES-BENZ

La marca DT Spare Parts ha ampliado su gama adecuada para vehículos de la serie O 500 de Mercedes-Benz con unas 520 nuevas piezas. Así pues, el nuevo catálogo incluye más de 2.400 recambios DT, que reemplazan a unos 5.700 números de referencia. Como muchos otros, estos nuevos recambios han superado los controles de calidad del Diesel Technic Quality System (DTQS), con el que la compañía Diesel Technic garantiza la fiabilidad, seguridad y calidad de sus productos. Esto incluye también una garantía mundial de 24 meses, que comienza en el momento de la compra por parte del usuario final. Además del adecuado para la serie O 500, hay otros catálogos de recambios DT Spare Parts disponibles dentro de la división de autobuses adecuados para la marca Mercedes-Benz.



## APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

Cada mes reflejaremos el momento de entrega de vehículos de todos aquellos que así lo deseen. Para ello sólo tienen que pedirselo a la marca, carrocer o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.

### SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO A AUTOCARES LUIS RAPOSO

El vehículo fue distribuido por Somauto. Se trata del modelo Otokar ULYSO T de 10.10 metros. Cuenta con una configuración de 39 asientos + C + G. Cumple normativa para transporte escolar. Se destinará a servicios discrecionales.



### AUTOCARES TOCINA VUELVE A CONFIAR EN VDL

La empresa granadina compró esta vez un autocar FHD2-129 con 440 CV ASTronic, de 13 m. Tocina, con más de 55 años de experiencia, gestiona la línea Granada-Sierra Nevada. Recibió el Premio Prestigio Turístico de Granada 2017 y es miembro del Granada Convention Bureau.



### AUTOCARES SERRANO INCORPORA A SU FLOTA UN NUEVO IVECO MAGELYS

Ha adquirido el vehículo integral Iveco Magelys de 13 metros. La operación ha sido gestionada por Auto Distribución. Autocares Serrano, empresa fundada en 1995, ofrece todo tipo de servicios adaptados de transporte en autocar o minibús.

### KING LONG ENTREGA DOS AUTOCARES A AUTOCARES GARCÍA

El fabricante King Long ha entregado a la empresa coruñesa Autocares García dos unidades del modelo autoportante C12HD adaptados para PMRSR y dotados con los más avanzados niveles de seguridad y tecnología punta.



### EN IRUNBUS CIRCULARÁN 4 AUTOBUSES 100% ELÉCTRICOS DE VECTIA

Vectia pone así en funcionamiento la primera línea eléctrica de bus en Irún. Irún se convierte en la primera ciudad de Euskadi en contar con una línea 100% eléctrica de autobuses Vectia. La capacidad de los autobuses (12 metros) es de 95 plazas y espacio para dos sillas de ruedas.

### AVANZA APUESTA POR AUTOCUBY

Avanza ha adquirido una unidad para los servicios de una de las empresas del grupo, Llorente Bus. El vehículo, con carrocería City Line, cuenta con piso rebajado trasero y capacidad para 14 plazas sentadas +12 de pie + C + 1 PMMRS. Llorente Bus gestiona la concesión de las líneas de transporte periférico que comunican Madrid con los municipios de Pozuelo, Las Rozas, Boadilla, Majadahonda y Villaviciosa.





## EMPRESA PLANA ESTRENA TRES SB3 CARROZADOS POR SUNSUNDEGUI

Empresa Plana retiró de las instalaciones de tres autobuses SB3 de piso bajo que se han carrozado sobre chasis SCANIA con 12,8 metros y con 45 plazas. Fundada en 1964 como compañía familiar, hoy cuenta con una plantilla de 500 empleados.

## EMPRESA MARTÍN PRESENTA 18 NUEVOS AUTOCARES

El evento tuvo lugar en la central de Grupo Ruiz en Leganés. A esta presentación acudieron, la Consejera de Transporte de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, la Primer Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Leganés, María Ángeles Micó, y la Jefa de Área de Transporte Interurbano del Consorcio de Transporte, Elena Tarruella.



## IZARO ESTRENA 4 MAGO 2 F1

Izaro, que tiene varias unidades IND-CAR, recibió 4 unidades Mago 2 F1 equipados con un interior VIP. Cuenta con mesas, un mueble nevera/cafétera hecho a medida, butacas reclinables Premium, pavimento y detalles en efecto madera, entre otros equipamientos.



## CLUB ATLÉTICO OSASUNA CONFÍA EN MAN PARA SU TRANSPORTE OFICIAL

Autocares Artieda, su proveedor de transporte desde hace tres décadas, ha renovado el autocar oficial del equipo navarro. El club viaja en un un Lion's Chassis MAN RR4 26.500 con carrocería Irizar de 14 metros.

## GRUPO FACAL APUESTA POR BEULAS

Cuenta en flota con unas treinta unidades y han adquirido dos BEULAS modelo new AURA con plataforma y baño. Ambos vehículos se han carrozado sobre chasis Scania. El GRUPO FACAL está formado por varias empresas (Autocares Facal, Facal Bus,...) fundada por los hermanos Benigno y Manuel Facal hace medio siglo. Actualmente dirigidas por sus hijos, operan por toda la "Costa da Morte", desde A Coruña hasta Finisterre.



## AUTOCARES AMUEDO INCORPORA UN ONE DE INTEGRALIA

La empresa sevillana confía de nuevo en Integralia incorporando un ONE de 24 plazas + C. Prestará servicio vip. En la imagen podemos ver a Joaquín Amuedo, José Martín de Concesur Mercedes Benz, Juan Gómez de Integralia y Raúl Amuedo.

## SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO A EMPRESA RUIZ

Se trata en concreto de un Otokar Navigo TH MEGA de 8,4 metros. En el caso de Empresa Ruiz, ha apostado por la configuración de longitud de 8.4 m y espacio PMR. Su capacidad es de 35 asientos + C + G y hasta 6 PMR. Se usará para realizar servicios discrecionales.



## SOLER BUS APUESTA POR LA PERSONALIZACIÓN DE BEULAS

El vehículo adquirido es un Beulas modelo Aura sobre bastidor Scania. Soler bus, con más de 30 años de experiencia y base en Barcelona, opera a nivel local, nacional e internacional.



### SOMAUTO ENTREGA UN MIDIBÚS A AUTOCARES GARMABUS

El modelo entregado es el autoportante Otokar Ulyso T. Cuenta con gancho de remolque y cambio automático Ecolife, así como los sistemas de seguridad ABS, ASR y ESP, y los sistemas AEBS y LDWS así como el sistema de detección y extinción de incendios en el compartimento motor y detectores de incendio en el resto del vehículo.

### AUTOCARES PACO CAMPOS ADQUIERE UN SUNSUNDEGUI CON CHASIS MERCEDES-BENZ

La empresa granadina Autocares Paco Campos, ubicada en la localidad de Albolote, ha adquirido el SC7 sobre chasis Mercedes-Benz OC500, de 14 m y 63 plazas. Presta servicios en España, Europa y Marruecos desde 1995. Su flota va desde las 15 a las 61 plazas



### AUTO DISTRIBUCIÓN ENTREGÓ UN MICROBÚS IVECO E INDCAR A ARAL 128

La empresa de Fanals, Lloret de Mar, ha comprado una unidad Iveco 70c18 180cv con freno eléctrico y suspensión neumática en eje trasero. Ha sido carrozada con Indcar con el modelo New Wing y capacidad de 29 + C. Se usa para servicio discrecional.



### ÚBEDA BUS Y AUTOCARES MONTIJANO RECOGEN SUS NUEVOS SC7 CON CHASIS MAN

La empresa jienense Autocares Montijano realiza todo tipo de desplazamientos y excursiones a nivel nacional de clubes deportivos, asociaciones, colegios, organismos oficiales, grupos de amigos, familias, bodas, etc. Autocares Úbeda Bus ya había adquirido otro vehículo SC7

sobre chasis MAN. Es una empresa constituida en Jaén en el año 1997 que está dedicada al transporte discrecional de viajeros, transporte escolar y urbanos. Realiza circuitos nacionales e internacionales, viajes de convenciones y congresos, excursiones, viajes de empresa, etc.



### INTEGRALIA ENTREGA 6 MICROBUSES ONE A GRAND CLASS

Grand Class, de Madrid, incorporó 6 micros ONE con chasis Mercedes-Benz. Del total, 5 tienen capacidad para 25 + C y el sexto es un ONE+ de 20 + C. Grand Class, dirigida por los hermanos López Rubio, fue fundada por Santiago López Córdoba en 1978.

### JC LEDESMA SÁNCHEZ CONFÍA EN AUTOCUBY, SUNSUNDEGUI Y MERCEDES-BENZ

La empresa cordobesa Autocares J.C. Ledesma Sánchez ha adquirido su primera unidad urbana con AutoCUBY. El vehículo tiene piso rebajado delantero y capacidad para 16 plazas sentadas + 12 de pie y una PMMR5 + C. Por otro lado, incorporó también un autocar SC7 que Sunsundegui carrozado sobre chasis Mercedes OC500 con suspensión independiente. El vehículo tiene 13 metros de longitud y capacidad para 57 pasajeros.





## MAN ENTREGA UN AUTOCAR INTEGRAL A ALCAIDE E HIJOS

El vehículo elegido por el operador de Aracena (Huelva) es un Lion's Coach R10 Euro 6C Advance de 13 m. A la entrega, realizada en EUROCAM LOGROÑO por José Joaquín León, Delegado Comercial de Buses de MAN para Andalucía Occidental y Extremadura, asistieron Juan Luis Alcaide (en la imagen) y Felix Alcaide Martín.

## AUTOCARES TORBUS ESTRENA EL SC7 DE SUNSUNDEQUI Y VOLVO

La valenciana Torbus, con más de 30 años de experiencia, ha adquirido un SC7 que Sunsundegui le ha carrozado sobre chasis Volvo B11R. Tiene 12 metros de longitud y está preparado para transportar a 55 pasajeros.



## AUTOCARES RECHE TOUR ADQUIERE UN AUTOCAR DE VOLVO Y SUNSUNDEGUI

La alicantina Autocares Reche Tour, con trayectoria desde 1993 y que presta servicios a particulares, empresas y administraciones públicas, compró un SC7 de Sunsundegui sobre chasis Volvo B11R de 13m para 59 personas. Su flota va de las 10 a las 60 plazas.



## GRUPO CASTROSUA ENTREGÓ UN AUTOCAR MERCEDES-BENZ A AUTOCARES REYERO

Este Magnus.E Low Entry de 12 metros de longitud y dos puertas se ha carrozado sobre bastidor Mercedes OC500. Es su primer vehículo Castrosua. La leonesa Autocares Reyero realiza servicios discrecionales y regulares desde hace más de 85 años.

## SANFIZ E HIFE PRESENTAN SU NUEVO AUTOBÚS MERCEDES-BENZ

Sanfiz, empresa operada por Hife, moderniza el servicio de Transporte Interempresas de Alcobendas (línea que conecta la estación de tren de Cercanías con distintas paradas a lo largo del polígono industrial) con un nuevo autobús Mercedes-Benz Citaro LE



## ROMERO DÍAZ CAR INCORPORA UN AUTOCAR SCANIA E IRIZAR

Romero Díaz Car, fundada en los años 50 con sede en Sonseca-Toledo ha adquirido su décima unidad Scania. Es un chasis con motor de 450 CV y 13 litros con carrocería Irizar i6S. Lo entregó el concesionario oficial Scania Hispania delegación centro.

## SOMAUTO ENTREGA UN VEHÍCULO A AUTOS JANO

Somauto ha entregado una unidad Otokar Navigo T 7.7 metros a la empresa Autos Jano, empresa familiar de Trubia, siendo la segunda unidad Otokar que incorpora a su flota. Se dedica a realizar rutas de colegios y discrecional y cuentan con otra empresa, Hermanos González.



## AUTOCARES DANI-MAR REPITE CON BEULAS Y SCANIA

Autocares Dani-Mar, fundada en 1995, ha vuelto a confiar en BEULAS para la renovación de su flota con la adquisición de dos nuevas unidades: el modelo Cygnus, de longitud 12.90 m, y el modelo Glory de longitud 13.90 m. Ambos tienen chasis Scania.

## SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE

# aetram

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR  
DE MADRID



### I CONGRESO NACIONAL DE ANETRA - PRESENTE Y FUTURO DEL TRANSPORTE DISCRECIONAL

El Congreso tendrá lugar los próximos días 27 y 28 de marzo de 2019 en el Castillo de Viñuelas de Tres Cantos en Madrid, hecho por el cual nos trasladan su invitación la cual hacemos extensiva a las empresas asociadas a AETRAM para su asistencia al mismo. Desde ANETRA nos trasladan al respecto que "El primer congreso nacional de ANETRA se enmarca en un contexto de cambio normativo y social.

ANETRA no solo cuenta con nueva dirección, sino que, desde hace ya un tiempo, sigue una línea de trabajo diferenciada, apostando por la apertura de mercado en los servicios de largo recorrido y una desregulación en la actividad que favorezca el desarrollo y la competitividad de las empresas, entre otras cosas.

ANETRA integra a operadores de transporte de todo tipo, si bien su filosofía ha sido siempre la de apostar por la pequeña y mediana empresa, línea en la que sigue trabajando en la actualidad.

Este primer congreso abordará el presente y el futuro del sector

discrecional a través de coloquios y charlas informativas a las que os invitamos a participar. La aparición de las concesiones zonales, la legislación europea y sus repercusiones en el sistema de transporte español, la liberalización en el acceso a la profesión y la necesidad de desregular el transporte discrecional, serán algunos de los temas que se debatirán.

Invitamos a todos los empresarios, directivos y profesionales del sector, a hablar sobre el presente y futuro del transporte discrecional en el Primer Congreso Nacional de ANETRA.

Fundada en 1969, ANETRA asume hoy el 30% de sector de viajeros en el Comité Nacional de Transporte. Con un número cercano a las 900 empresas y 5000 vehículos, emplea a 11.000 profesionales, además de integrar a varias asociaciones provinciales y autonómicas."

Inscripción e información en: [congreso@anetra.es](mailto:congreso@anetra.es) y Programa del Congreso.

### TRANSPORTE INTERNACIONAL: RENOVACIÓN DE LICENCIAS COMUNITARIAS

Durante el presente año 2019, una gran parte de las Licencias de Transporte Internacional de Viajeros por Carretera de la Comunidad Europea, en concreto las expedidas en el año 2014, van a caducar (vigencia de 5 años), por lo que aconsejamos se revise esta documentación de cara a comprobar su validez, ya que, la renovación que ha de tramitarse ante la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, no admite urgencias.

AETRAM realiza dicho trámite para sus asociados y la renovación puede solicitarse con un plazo de 2 meses de antelación a su fecha de caducidad, siendo la validez de la misma de 5 años, a contar desde la nueva fecha de expedición.

Si estás obligado a realizar esta renovación, rogamos contactes con las oficinas de la Asociación ([administracion@aetram.es](mailto:administracion@aetram.es)), donde te indicaremos el procedimiento a seguir y la documenta-

ción a remitirnos para la obtención de la nueva Licencia Comunitaria.

Igualmente, en caso de que se precise otra documentación internacional, como Carnets CEE o Carnets INTERBUS, están a vuestra disposición en AETRAM para su adquisición.



www.cocentro.com  
a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N  
LONGITUD: 3° 58' 3319" O

# COCENTRO



VOLVO B12 54 BR + C + G  
C. SUNSUNDEGUI SIDERAL  
F.MATRI: 23/02/2006 REF: 3239



FIAT DUCATO  
15 BF + G + C 160 CV  
F.MATRI: 03/09/2009 REF: 3466



MAN LION COACH  
55 BR + G + C AUTOMATICO  
F.MATRI: 03/10/2008 REF: 2694



MAN 18400 RATIO  
54 BR + G + C C. IRIAR PB  
F.MATRI: 08/02/2008 REF: 1485



SCANIA K124 54 BR + G + C  
IRIZAR PB  
F.MATRI: 26/06/2006 REF: 5823



IVECO EUR C-45 HISPANO XERUS  
54 BR + G + C / 51 BR + G + C + 1PMR  
F.MATRI: 22/07/2010 REF: 6866



PEUGEOT BOXER  
16 B + C / 9 B + C + 2 PMR  
F.MATRI: 18/11/2008 REF: 4445



IVECO EUR C-43A SRI  
63 BR + G + C C. NOGE TOUTING  
F.MATRI: 17/03/2006 REF: 9007



IVECO CC100E21 MAGO 2  
30 B + C / 18 B + 3 PMR + C  
F.MATRI: 24/01/2007 REF: 8921

## COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Nely Garcia

email: nely@cocentro.com

tlf. 619 75 5985

Contacto: Javier Tierno

tlf. 619 15 3258



COCENTRO, S.A.

ACCESOS:  
CTRA. DE VALENCIA, KM. 12  
C/ DEL ARTE ABSTRACTO

COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N  
LONGITUD: 3° 58' 3319" O

## CÓMO ANUNCIAR SU VEHÍCULO:

### EMPRESARIOS DE VIAJEROS

Puede enviar la foto e información del vehículo en venta para anunciar gratis a la dirección de E-mail [viajeros@editec.es](mailto:viajeros@editec.es) o por correo postal a:

**Revista Viajeros**  
C/ Padilla, 72-2º A  
28006 Madrid

### CONCESIONARIOS Y COMPRA-VENTAS

Póngase en contacto con el departamento comercial de la Revista Viajeros y le harán una propuesta personalizada a sus necesidades.

**Srta. Paloma Buitrón**  
Tels.: 91-4016921/91-4013439  
Email: [viajeros\\_publicidad@editec.es](mailto:viajeros_publicidad@editec.es)

## AUTO DISTRIBUCION

Tu concesionario de confianza en el transporte sostenible  
[www.autodistribucion.com](http://www.autodistribucion.com)



**AVANZANDO CON PASO FIRME HACIA LA EXCELENCIA**



**EVADYS**  
VERSÁTIL POR NATURALEZA. RENTABLE POR DEFINICIÓN.

### NUESTROS SERVICIOS

- EXPOSICIÓN Y VENTA**  
Vehículo nuevo y vehículo de ocasión
- TALLER ESPECIALIZADO**  
Vehículo industrial y profesional
- RECAMBIOS**  
Venta de recambios originales
- TÚNEL DE LAVADO**  
Para todo tipo de vehículos
- TALLER DE PLANCHA Y PINTURA**  
Cabina de pintura y Potro

Concesionario oficial de toda la gama **IVECO BUS** en:

CATALUÑA

ANDALUCÍA

BADAJOZ

CEUTA Y MELILLA

**AUTODISTRIBUCION.COM** VISITA NUESTRA NUEVA WEB Y SUMÉRGETE EN EL MUNDO DEL TRANSPORTE PROFESIONAL

**AUTODISTRIBUCIÓN, S.L.**  
C/ Rafael Barradas, 22,32 Pol. Ind. Gran Vía Sur 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

**AUTODISTRIBUCIÓN HISPALIS, S.L.**  
Antonio de la Peña Lopez, 5-7 41007 Sevilla

**AUTODISTRIBUCIÓN ILLIBERIS, S.L.**  
Carretera de Madrid Km 425-18210 Peligros (Granada)

### SE VENDE EMPRESA

Vendo empresa S.L. de nueva creación 5 tarjetas sin cargas en seguridad social y hacienda precio convenir dirigirse a Daniel 639 255 089

### RENAULT MASTER



Vendo Renault master, año 2002. Transporte escolar. 6 sillas, elevador eléctrico de 350 Kg. PVP. 7.000 € más IVA. Tel. 605678782

### IVECO 65C18



Se vende IVECO 65C18 - CARBÚS BERTIZ PLUS, 25 plazas + G + C. Enero 2009. Calef. por conveectores, freno eléctrico, gran maletero, doble luna, nevera, butaca Irati Relax de Esteban. Perfecto estado de mantenimiento. 400.000 km. P.V.P.: 40.000 euros. Godofredo Galán: 619 12 35 09

### SEFAC



Vendo segunda mano, 4 columnas móviles para autobuses, marca SEFAC, Capacidad 7,2t cada una, perfecto estado, revisadas por el fabricante, año 2004. 9000 Euros. Para llevárselas. Columnas en Madrid. Móvil: 681.38.96.52



# proformatrans



CERTIFICADORA ACREDITADA POR ENAC/6

**Mas de 5.000 alumnos se han formado en PROFORMATRANS durante el 2018**

**Disponemos de un catalogo de cursos de todas las materias**

**Formación para empresas:**

**Bonificada y privada**

**Certificados de profesionalidad**



**PROFORMATRANS ofrece diversos cursos del sector del transporte:**

Curso de Tacógrafo Digital

Curso CAP Formación Continua de Conductores

Curso de Normas y leyes en el Transporte

Curso de Conducción Eficiente

**CURSOS COMPLETAMENTE GRATUITOS AÑO 2019. CON DIPLOMA ACREDITATIVO.**

**CARRETIILLAS ELEVADORAS Y SU CARGA, 8 H**

**FUNCIÓN LOGÍSTICA Y OPTIMIZACIÓN DE COSTES, 25 H**

**ESPECIALISTAS CAP EN TRANSPORTE DE MATERIAS PELIGROSAS, 32 H**

**TRANSPORTE DE VIAJEROS: DOCUMENTACION, 30 H**

**TRANSPORTE DE VIAJEROS CON CARACTERISTICAS ESPECIALES, 30 H**



VIP CLASS

# El mejor de su clase.

**EL NUEVO TOURLINER. UN AUTOCAR PARA SORPRENDER.**

Como compañero natural de la familia NEOPLAN, el nuevo Tourliner resulta asombroso desde el primer vistazo. Su fascinante diseño, el interior más moderno y un equipamiento de Infotainment completamente nuevo invitan al pasajero a disfrutar y a sentirse como en casa. Con todas sus novedades y sofisticaciones, este vehículo es un auténtico líder de ventas.

Deje que le impresione en internet en [www.neoplan.de](http://www.neoplan.de)

**NEOPLAN**